El País
Fecha: 10/4/2025 F. Publicación: 10/4/2025 Página: 32 Nº Documentos: 1
Recorte en color % de ocupación: 90,8 Valor: 52535,1 Periodicidad: Diaria Tirada: 74.041 Audiencia: 778.000 Difusión: 49.152

Un informe de una ONG ambiental muestra que el gasto en vehículos es mayor en los hogares rurales, que suelen poseer utilitarios y furgonetas de más de 15 años

‘Leasing’ social de coches eléctricos para evitar la pobreza en el transporte

MIGUEL ÁNGEL MEDINA
Madrid

Los hogares con rentas más bajas situados en zonas rurales —muchas en la España vacía— están atados a coches viejos. Es lo que se denomina pobreza en el transporte: la falta de frecuencias del transporte público o de alternativas de movilidad obliga a poseer un vehículo privado, que además genera gastos —como reparaciones o combustible— difíciles de asumir y mantiene en circulación coches muy contaminantes. Cuando esos mismos hogares se encuentran en ciudades, apuestan por tener menos vehículos y prefieren moverse en metro, tren o autobús. Son cifras de un informe de la ONG ambiental Transport & Environment (T&E) y el Basque Centre for Climate Change (BC3) que propone paliar esta situación con *“leasing* social” de vehículos eléctricos impulsado por el Estado, que alquilaría coches cero emisiones a estas familias por cuotas de unos 100 euros al mes. Desde hace meses el Ejecutivo estudia la iniciativa.

La investigación se ha basado en la *Encuesta de Presupuestos Familiares* de 2023, realizada por el INE a 24.000 hogares; en la *Encuesta de Características Esenciales de la Población y las Viviendas* de 2021 (ambas, las últimas disponibles), así como en estadísticas de la Dirección General de Tráfico (DGT). “Analizando los datos comprobamos que en los pueblos hay una mayor dependencia del vehículo privado, que se trata de un parque automovilístico muy envejecido, por lo que su mantenimiento supone un gasto muy superior. Es una rueda que se retroalimenta”, explica Mercè Amich, la economista que ha liderado la investigación del BC3.

La tenencia de vehículos está vinculada al nivel de ingresos, siendo menor en los deciles (franjas) de ingresos bajos y aumentando de manera progresiva a medida que se incrementa la renta. Sin embargo, en las franjas más bajas, la diferencia entre las zonas urbanas y las demás es más pronunciada. “Esto sugiere que, aunque el nivel de ingresos facilita la adquisición de un vehículo en todos los contextos, la necesidad de disponer de transporte propio es más acentuada en las áreas rurales y semiurbanas (periferia)”, apunta el documento.

El 28% de los hogares de zonas urbanas no cuentan con vehículo propio, dado que en general hay buenas alternativas de movilidad, mientras que en las zonas rurales no llega al 19%. Mientras, el transporte público supone más gasto en hogares de las ciudades: “Para las rentas bajas, en entornos urbanos donde existe una mayor presencia y disponibilidad de transporte público, este medio colectivo se consume con una intensidad significativamente mayor”, señala el informe.

Los automóviles de los pueblos son más antiguos: más de la mitad (52%) pasan de los 15 años (un 13% del total supera los 25), una cifra que baja en siete puntos (46%) en lugares urbanos y periféricos. En las furgonetas es todavía peor, llegando al 65% de antiguas (15 puntos menos en ciudades). Esto tiene un efecto en la polución: en el entorno rural la proporción de vehículos sin etiqueta ambiental es del 34,4%, casi 10 puntos superior a la de entornos no rurales. Los vehículos con etiquetado más eficiente de categoría ECO y 0 son más comunes en zonas no rurales.

Los datos coinciden con el primer informe de pobreza en el transporte que presentó ayer el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El documento muestra que los hogares de las áreas urbanas invierten un 10,6% de su presupuesto anual en transporte, frente al 14,1% de las familias de entornos rurales. Además, un 13,3% de la población con menos ingresos carece de coche con el que desplazarse.

Un tercer estudio presentado ayer apunta que cinco millones de personas de la España rural manifiestan preocupación por temas relacionados con su movilidad y la repercusión en su desarrollo económico y profesional; de ellos, el 47,6% tiene dificultades para acceder a un empleo por falta de alternativas de movilidad. Lo elaboran las consultoras BeConfluence e Impulso a partir de millones de búsquedas en foros, redes sociales y comentarios en internet.

T&E considera que estos datos refrendan su propuesta de impulsar un *“leasing* social” de vehículos eléctricos para zonas rurales. “Esta propuesta serviría para paliar la pobreza en el transporte en las zonas rurales, además de para hacer los vehículos eléctricos más accesibles y mejorar su percepción entre la población, así como para apoyar a la industria de la automoción europea, fomentando la adquisición de vehículos fabricados aquí”, apunta Laura Vélez de Mendizábal, de la ONG ambiental.

Unos 100 euros al mes

La idea se basa en el modelo que Francia aplica desde 2024: el Estado facilita coches eléctricos pequeños a ciudadanos con rentas medias y bajas que se comprometen a alquilarlos durante al menos tres años por una cuota mensual que ronda los 100 euros —algo más para los modelos grandes—. Para ello, hizo falta un acuerdo entre fabricantes, concesionarios, empresas de *renting* y financieras, así como fondos estatales. El plan tuvo tantas peticiones que se agotó en un mes, aunque el Ejecutivo quiere renovarlo.

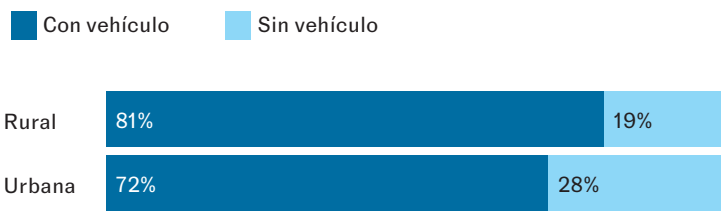
La idea de T&E sería que los coches eléctricos pequeños se ofrecieran a rentas bajas españolas por unos 90 euros al mes durante cuatro a ocho años. “El plan francés se centró en los turismos, pero vistos los datos de España creemos que aquí habría que incluir también furgonetas pequeñas, dada la antigüedad del parque. Serían muy útiles para trabajadores y empresas de logística de los pueblos”, señala la portavoz de la ONG. No han desarrollado a qué precios podrían ofrecerse.

La experta apunta que parte del futuro Fondo Social para el Clima (FSC) europeo se podría dedicar a esta partida, dado que permitiría impulsar una transición justa en hogares rurales vulnerables. En España, el Ministerio para la Transición Ecológica se comprometió a estudiarlo, pero por ahora no hay novedades.

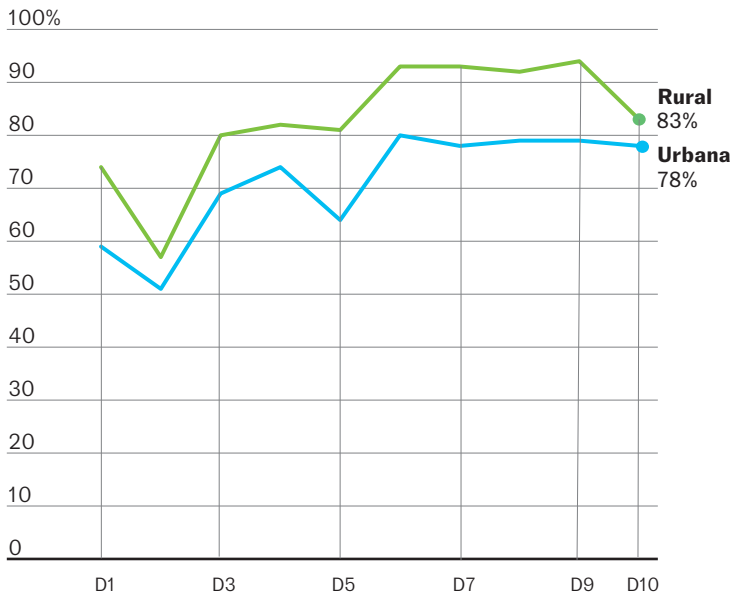
La patronal de fabricantes Anfac no se opone, siempre que no suponga restar fondos al Plan Moves III. “La prioridad ahora es consolidar un plan de ayuda a la demanda de vehículo eléctrico para posicionar más rápido a España con los países de cabeza en electrificación. Un plan de *leasing* social, bien enfocado, bien gestionado y con presupuesto suficiente, puede ser un complemento al paquete de ayudas directas y fiscales potente”.

Un conductor con un coche eléctrico en Benetússer, Valencia, ayer. MÒNICA TORRES

Distribución de la posesión de vehículo en los hogares según la zona geográfica



% de hogares con vehículo
Por decil de ingreso y zona geográfica



Fuente: Encuesta de Presupuestos familiares (INE) EL PAÍS