



TRANSCRIPCIÓN

DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO EN LA CLAUSURA DEL ACTO DE PRESENTACIÓN DEL PLAN ESPAÑA AUTO 2030

Madrid, 3 de diciembre de 2025



DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO, PEDRO SÁNCHEZ

Bueno, pues muchas gracias. Vicepresidenta, querida Sara. Querido Jordi, ministro de Industria y Turismo. Presidente de ANFAC. Representantes empresariales, también sindicales, autoridades, señoras y señores.

Hace 70 años, la vida de nuestros padres y de nuestros abuelos yo creo que cambió para siempre al idearse uno de los modelos más populares de la historia entonces, que era el famoso 600. Desde España hasta la antigua Yugoslavia, ese vehículo económico y funcional hizo posible algo importante y es eso que parecía un sueño inalcanzable para la clase media trabajadora de entonces; se vendieron nada más y nada menos que 5 millones de unidades en todo el mundo. Para muchas familias fue su primer coche y estoy convencido de que muchos de los que estamos aquí presentes lo recordamos con inmenso cariño. Da igual que, por cierto, se fabricara en la Fiat de Turín o la Seat en la Zona Franca, el nuevo automóvil se convirtió en el pasaporte de toda una generación hacia la clase media, con la promesa de que el viaje no tendría vuelta atrás. Y por suerte no la tuvo.

Hoy, como antes ha dicho el presidente de ANFAC, tener un coche ya no es un signo de clase. Comprarse un coche eléctrico, en cambio, supone para muchas familias, y eso es así, me lo habéis comentado cuando hemos tenido ocasión de conversar en privado, contar con un coche eléctrico para muchas familias supone hoy por desgracia aún una inversión inicial muy importante. Una inversión que a la larga merece por supuesto la pena, porque el ahorro en combustible y el mantenimiento evidentemente así lo atestigua. Y también por algo que ha comentado la vicepresidenta, estamos haciendo frente a la emergencia climática y también a la pureza del aire que respiramos, que respiran nuestras familias.

Evidentemente, nada de eso elimina el desembolso de partida que deben asumir familias de todos los niveles de renta. Esos ciudadanos y ciudadanas se merecen un ejercicio, por tanto, de honestidad también por parte de las autoridades públicas y todos los que estamos aquí tenemos por tanto la obligación de hacerlo y debemos admitirlo. Tenemos que pisar el acelerador del coche eléctrico, no solo en la carrera frente a nuestros competidores internacionales -yo creo que el presidente de ANFAC ha sido bastante elocuente en su presentación-, sino también en la extensión de los puntos de recarga -como antes han dicho el ministro y la vicepresidenta-, en el abaratamiento de los precios, en el combate contra la desinformación, que por desgracia también actúa y es eficaz en sus propósitos, que alejan a muchos de esta forma de transporte.

Porque, en fin, es bueno para nuestra industria, y para seguir creando empleo de calidad en un sector clave para la economía española, que admitamos esta serie de desafíos y por tanto actuemos. Creo que también tenemos que hacerlo por convicción moral, para no frenar ni dar marcha atrás en una realidad que la ciencia nos atestigua con datos cada año y es que, efectivamente, la emergencia climática avanza y supera muchas de las previsiones que inicialmente la ciencia había arrojado. Y, por tanto, nuestro país, que ha conseguido liderar el crecimiento económico mientras reduce las



emisiones de gases de efecto invernadero, debería lógicamente seguir en esa senda de transformación. La descarbonización del transporte sigue siendo una gran asignatura pendiente para todas las economías, particularmente para las economías occidentales, lo recordaba hace pocos días la propia OCDE. Estuvimos hace escasos días con el secretario general de la OCDE presentando el informe de perspectivas sobre la economía española y también europea.

Toda Europa, debemos reconocerlo, va tarde, pero creo que al menos desde la perspectiva de nuestro país, y de este Gobierno, España no se va a bajar del coche eléctrico. Si en apenas tres décadas hemos sido capaces de generar la mayoría de la energía eléctrica con fuentes renovables, ¿cómo no vamos a lograr que en el año 2050 prácticamente todos los vehículos que circulan por nuestras carreteras sean eléctricos? Yo creo que podemos hacerlo posible.

Y me parece importante subrayarlo, porque quienes hoy reniegan del Pacto Verde como si fuera una excentricidad que solamente se puede permitir una sociedad rica, opulenta, con crecimientos económicos y no cuando las cosas son más complejas; quienes reniegan del pacto verde por miedo, por presión, también legítima de los sectores, creen que hacerlo les renta electoralmente. Y yo les digo: se equivocan. España no va a dar ni un paso atrás en su compromiso con esa transición ecológica y con los acuerdos climáticos. Simplemente porque nos va la vida en ello.

Hace unos días estaba precisamente con algunos de los representantes de los agentes sociales y me decía uno de ellos que en un congreso internacional que participó el lema era el siguiente: sin planeta no hay empleo. Sin planeta no hay empleo. Habrá gente que banalice el desafío de la emergencia climática. Que lo relativice. Que piense que es producto de la historia geológica del planeta. Pero la ciencia lo que nos dice es que cada año estamos sufriendo los años más cálidos desde que tenemos registros históricos. Por tanto, tenemos que incorporar este aspecto también en la ecuación del proceso de reindustrialización y adaptación de nuestra economía a un contexto completamente distinto. Lo hacen ustedes cuando planifican durante los próximos años su negocio. También lo tienen que hacer los gobiernos cuando planifican, ante un cambio tan drástico del contexto, en este caso climático, las políticas que ponemos en marcha.

En todo caso, también les digo, no estamos aquí para convencer a los que, como usted o yo, estamos convencidos de esta realidad que tenemos que incorporar. Tampoco a los que, por nostalgia, o bien por sectarismo o por una combinación de ambas, lo que prefieren es mirar al futuro con una venda en los ojos que les impida ver la realidad. No estamos aquí para eso.

Hoy estamos aquí para que España fabrique coches eléctricos tan competitivos como permite nuestro talento y lo suficientemente económicos como para que los españoles se los puedan permitir. Como antes ha dicho el presidente de ANFAC, no solamente tenemos que fabricar esos coches, sino que también tenemos que venderlos en nuestro mercado doméstico. Porque evidentemente la electrificación del automóvil ha llegado para quedarse. Y se trata, por tanto, de que ganemos todos con ella.



Nos enfrentamos a un reto mayúsculo. Creo que antes ha hecho referencia al presidente de ANFAC, a los distintos desafíos que afronta un sector tan importante para la economía española como es el sector del automóvil. Desde el punto de vista regulatorio, pasando por nuevos competidores, por el desafío tecnológico, por la descarbonización de nuestra economía, que efectivamente es transversal a muchos de los desafíos que tenemos. Pero, en definitiva, nos enfrentamos a un desafío que es transformar la mayor industria de nuestro país. Nada más y nada menos. Y que aporta el 10% del PIB y genera, como antes se ha dicho por parte de la presentadora, más de 2 millones de empleos directos e indirectos en muchos territorios, donde es precisamente el sector del automóvil o de sus componentes lo que da empleo, futuro, bienestar, cohesión territorial y social a esos territorios.

Somos el segundo fabricante de Europa. Exportamos, como saben ustedes, el 90% de esa producción. En definitiva, estamos afrontando, debemos hacerlo, un giro copernicano, si me permiten la expresión, tan necesario para garantizar la viabilidad futura de la industria española del automóvil. Y esto solamente va a ser posible si ayudamos a cambiar millones de pequeñas decisiones. Y en eso consiste este plan auto que presentamos hoy. Me ha gustado de nuevo lo que ha dicho el presidente de ANFAC. Hacemos todo. Hablamos de una regulación mucho más amigable con el sector. Hablamos también lógicamente de incentivos, porque tenemos que crear esos incentivos y para eso también está la regulación. En apoyar a la oferta, a la demanda, para que encuentren ese equilibrio que es un coche eléctrico, que sea español y que sea económico y, por tanto, competitivo desde el punto de vista del precio.

En los últimos años - antes se ha dicho por parte del ministro Jordi y también por parte de la vicepresidenta Sara- hemos concedido nada más y nada menos, se dice pronto, 3.000 millones de euros a través del proyecto estratégico, el PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado. 3.000 millones de euros. Hemos apoyado grandes proyectos, como por ejemplo la transformación de plantas de producción, la construcción de gigafactorías en ciudades donde durante el siglo 20 fueron testigos de la desindustrialización, como es la ciudad de Sagunto, en Figueruelas o en nuevos lugares, como es el caso de Navalmoral de la Mata. Y, al mismo tiempo, hemos empezado a transformar la naturaleza del bien de consumo más valioso para las familias. Solo con el Moves III hemos subvencionado la compra de más de 170.000 vehículos electrificados, es decir, eléctricos puros e híbridos enchufables. Más de 170.000.

Es evidente que no podemos quedarnos ahí y que no son cifras en las que yo quiera manifestar la autocomplacencia, pero sí lo logrado para seguir construyendo a partir de ello. Porque no nos basta con que las ventas se hayan duplicado en lo que llevamos del año 2025, porque sabemos que venimos de cifras bajas. Si todavía supone la quinta parte del del total. Tampoco con haber financiado más de 140.000 puntos de recarga, tanto públicos como particulares.

Es evidente que falta infraestructura, que sobra burocracia. También nosotros la sufrimos. Esa es la realidad de la calle. Y para cambiarla lo que necesitamos es que



todas las administraciones, de ahí la importancia de ese Acuerdo de Estado, al menos desde el punto de vista informal de todas las administraciones, apuesten por esta gran transformación.

Y hacerlo, ¿qué implica? Implica tomar partido frente a los traficantes de bulos sobre el coche eléctrico, a los que propagan también mentiras y alarmas absolutamente infundadas con un único propósito y es generar desconfianza entre los consumidores y continuar con un status quo que ya no es real ni desde el punto de vista industrial ni desde el punto de vista social, ni, por supuesto desde el punto de vista económico o medioambiental.

Pongamos un ejemplo de manual del bulo que se hace respecto a los coches eléctricos. Se dice un coche eléctrico emite tantos gases de efecto invernadero como un coche de combustión. Si se tienen en cuenta los que vierten durante todo el proceso de fabricación. Esa realidad es una realidad a medias, porque evidentemente, incluso teniendo en cuenta ese proceso de fabricación en lo que es la emisión de los gases de efecto invernadero, los vehículos eléctricos producen un 73% menos de emisiones de combustión a lo largo de toda su vida. Es decir, en menos de dos años de uso, un coche eléctrico habrá compensado todas las emisiones que fueron necesarias para su fabricación.

Sé que ustedes están haciendo un esfuerzo ímprobo. Créanme, el gobierno está con ustedes. Ni el sector ni los millones de ciudadanos y ciudadanas que ven con legítima preocupación las restricciones a los vehículos contaminantes van a quedar apartados y de ahí este plan Auto que hoy presentamos, que es un plan omnicompreensivo, horizontal, absolutamente integral, fruto de la estrecha colaboración y el diálogo, lógicamente con la parte privada, porque es evidentemente un plan de país. A mí me gusta más hablar de pactos de país, de planes de país que de pactos de Estado, porque efectivamente incorporamos esa dimensión privada a ese acuerdo nacional.

Supone, por tanto, no solamente una respuesta política, sino también empresarial y laboral. De ahí la importancia que estén aquí presentes los agentes sociales a un reto como el que tenemos por delante. Y es lograr que España, al final de esta década finalice con los deberes hechos. Y para ello creo que hemos articulado un plan muy consistente en torno a tres ejes que me gustaría compartir con todos ustedes. El primero de ellos es el del coste. Volvemos a lo de antes. Necesitamos fabricar coches en España que puedan ser asequibles para la clase media y trabajadora de nuestro país. Coches eléctricos, me refiero. Sin unos precios competitivos, lo que vamos a hacer es cometer el principal de los errores y es alejar a la clase media y trabajadora de ese pacto verde. Y no nos lo podemos permitir.

Creo que hemos avanzado mucho, tanto en el coste del coche eléctrico durante su vida útil, que es un 10% inferior al del motor de combustión, sumando ayudas, incentivos fiscales. Y, sin embargo, el mayor coste, o mejor dicho, el mayor ahorro, se produce en la recarga y en el mantenimiento. Por tanto, comprar sigue siendo más caro. Y ahí es donde tenemos que incidir.



Me consta que el año que viene vamos a ver un aluvión de oferta de modelos eléctricos por menos de 25.000 euros. Y yo creo que este es el camino y que el Gobierno quiere reconocerlo a la industria. Hasta ahora, a través del Plan Moves hemos movilizadado 1.700 millones de euros y les anuncio que vamos a poner en marcha una nueva línea de ayudas para seguir incentivando la compra de vehículos eléctricos. El plan que hemos denominado el Plan Auto Plus, un plan dotado nada más y nada menos que de 400 millones de euros en ayudas para el año 2026 directas a la compra de este tipo de vehículos. 400 millones de euros.

En esta ocasión los fondos van a ser gestionados directamente por el Gobierno central, por el Gobierno central, no por las Comunidades autónomas. ¿Por qué? Porque nos hemos hecho eco de algunas de los lamentos, de las demandas legítimas que han hecho también desde el sector. Y lo que queremos es garantizar una mayor velocidad, también homogeneidad en la gestión de las ayudas y que los pagos lleguen a los bolsillos de las familias cuando realmente lo necesitan. Por tanto, 400 millones de euros, Plan Auto plus y, efectivamente, gestionado directamente por el Gobierno de España.

Yo creo que tenemos un modelo a seguir. De una desgracia, de un drama como la dana de Valencia también nosotros aprendimos. Conjuntamente con el sector hicimos ese Plan Reinicia Auto Plus que pusimos en marcha para paliar los devastadores efectos de la Dana de Valencia y, solo un año después de la dana, el 95% de las solicitudes está en el bolsillo de los ciudadanos de Valencia.

Por tanto, yo creo que es un aprendizaje que nos ha servido, dentro de esa terrible desgracia, para mejorar y también conocer cuáles son las posibilidades y las capacidades que tiene la Administración General del Estado de poder gestionar directamente unas ayudas que son fundamentales si queremos dar ese salto de calidad y de cantidad en lo que representa la gestión de las ayudas por compra de vehículo eléctrico.

La segunda, evidentemente tiene que ser la infraestructura. De nada sirve que el coche eléctrico sea cada vez más barato si seguimos generando incertidumbre o desconocimiento de la realidad de esa infraestructura eléctrica de recarga que existe en todo nuestro país. Lo saben ustedes, la autonomía media se ha disparado en los últimos años -de cada uno de los vehículos eléctricos-, pero no basta. Igual que con las ayudas, este plan apuesta por el despliegue de esos puntos de recarga.

En estos últimos años, también desde la Administración General del Estado hemos aprendido, gracias a la colaboración estrecha con las administraciones públicas más pegadas al territorio y, por supuesto, con ustedes, con el sector privado, y vamos a tomar medidas para reducir drásticamente las licencias, los permisos necesarios para instalar aún más puntos de recarga. Y, además, antes lo ha dicho la vicepresidenta, tenemos esta web única de puntos de recarga que arroja esa transparencia, además de las señales que desde el punto de vista del Ministerio de Transportes están poniendo en las carreteras -las físicas, me refiero-, para que la ciudadanía también



entienda que existen esos puntos de recarga y que, por tanto, esto de pasarse al coche eléctrico es útil.

Los resultados ya los estamos viendo. En lo que llevamos del año 2025 hemos aumentado el mapa de recarga pública de más de 43 kilovatios en más de un 50%. Es decir que ahora mismo estamos con 40.000 puntos de recarga. Repito, estamos un 50% más de lo que teníamos en años previos. Hemos destinado más de 600 millones de euros para el despliegue de esos puntos de recarga a través del Moves III, del Moves Flotas, del Moves Singulares que ustedes conocen bien. Y para seguir ese camino -antes ha anticipado algo la vicepresidenta- les anuncio que el año que viene lo que vamos a hacer es lanzar un nuevo Moves, pero en este caso lo vamos a llamar Moves Corredores, que va a estar dotado con 300 millones de euros y que va a contribuir al despliegue de puntos de recarga en las denominadas zonas sombra, es decir, aquellas carreteras donde aún no hay los puntos de recarga necesarios que exige la utilización de los vehículos eléctricos.

Y para conseguir que se acelere ese despliegue será necesario seguir contando, lógicamente, con las comunidades autónomas, con los ayuntamientos, para que trabajen conjuntamente en esta misión y que agilicen los permisos que quedan.

Por último, pero no menos importante. El tercer eje -antes lo ha dicho el presidente de ANFAC y yo lo comparto plenamente-, nosotros no vamos a poder competir con grandes gigantes mercados, como es por ejemplo el chino o el estadounidense, si no es con innovación, con innovación y, por tanto, este plan centra una de sus principales patas en la innovación y en la competitividad del sector. Yo creo que en el pasado producíamos coches *made in Spain*, como por ejemplo el Seat 600, pero en el futuro lo que tenemos que hacer es aspirar a concebir coches *made by Spain*, como un sello de calidad distintiva, vinculada con nuestro país y con todos sus territorios. Somos el segundo fabricante europeo de vehículos y el noveno del mundo y, por tanto, tenemos la capacidad de poder lograrlo.

Ahora de lo que se trata es de liderar en la fabricación, también en el reciclado de baterías -eso se me ha dicho mucho por parte del sector-; en la transformación de la cadena de valor, desde el diseño a las grandes plantas de ensamblaje, pasando por las pequeñas y medianas empresas que garantizan ese suministro necesario de componentes.

El coche eléctrico es fundamental en ese objetivo por su potencial, por un potencial extraordinario de catalización de esa inversión en tecnología, en I+D+i, en empleo de calidad. Por eso, quiero anunciarles que vamos a seguir apoyando este círculo virtuoso en el año 2026 con 580 millones de euros más para el Perte del vehículo eléctrico y conectado.

Concluyo. Yo creo que tenemos un largo y azaroso camino por delante que recorrer, para superar los tremendos obstáculos que impiden el despliegue del vehículo eléctrico a la velocidad de crucero que necesita nuestro país. Este no es un hecho inédito, si me permiten, en la historia de nuestro país; las grandes transformaciones



tecnológicas también tuvieron que enfrentarse, tanto en España como en Europa y el mundo, a la desconfianza más irracional. Abundan ejemplos que yo creo que hoy, si los dijéramos, nos parecerían ridículos. Por ejemplo, se decía que el ferrocarril era una tecnología dañina porque el ruido de los trenes afectaría la producción de ganado en las granjas cercanas a las vías. Eso se decía del desarrollo ferroviario. O se decía, por ejemplo, que la iluminación eléctrica podría provocar ceguera o el insomnio en las casas. O que Internet, algo más recientemente, sería una moda pasajera sin ningún tipo de utilidad comercial. Insisto, motivaciones que pueden parecer ridículas hoy cuando las escuchamos en el presente, una vez visto el resultado de esas tecnologías y de esos avances a los cuales antes he hecho referencia, pero que evidentemente pueden marcar la diferencia entre abrir camino y ser protagonista de ese camino o dejar que otros lo sean y, por tanto, ir a remolque. Y yo creo que España, al menos este gobierno lo tiene muy claro, y yo estoy convencido de que todos ustedes también, el sector, si tiene que elegir, elige estar a la vanguardia, ser vanguardia y, por tanto, no vamos a ser nuevamente pasajeros de la historia.

Lo que tenemos que hacer entre todos es ponernos al volante de esta revolución de la movilidad, a la cual antes se hacía referencia. Porque lo que tenemos todos para ser motor de esa gran transformación, que es a su vez una gran oportunidad de país y de todos sus territorios, y una palanca estratégica para luchar contra la emergencia climática, a la que España, evidentemente, está expuesta como pocos dentro del continente europeo, creo que es mucho, mucho, lo que está en juego.

Así que yo estoy seguro de que este Plan Auto va a contribuir a ello. Ojalá que muy pronto logremos que ese primer coche de los que hoy practican en las autoescuelas sea eléctrico, y que el último de los que se iniciaron en la conducción con el 600, también lo sea.

Así que ánimo, adelante y muchas gracias.

(Transcripción editada por la Secretaría de Estado de Comunicación)