

Arval Mobility
Observatory

2025 17^a EDICIÓN



ÍNDICE

EN TIEMPOS DE CAMBIO, LIDERAZGO CON VALORES

Miguel Cabaça

Director general de Arval España

Estamos viviendo una época de enorme complejidad e incertidumbre, con una aceleración e interconexión de sacudidas políticas, económicas, sociales, tecnológicas y medioambientales, que conforman un escenario muy diferente al que habíamos vivido en las últimas décadas.

Desde Europa vemos cómo estas transformaciones están cambiando el equilibrio del mundo a nuestro alrededor y nos preguntamos cuál es nuestro papel en esta nueva era. En estos tiempos, en los que es fácil caer en las dudas y el desánimo, tenemos que sentirnos orgullosos de haber creado un marco común, empresas que han competido en todos los sectores y unas sociedades que son un faro y ejemplo de justicia social, ética, cultura y defensa del planeta que todos habitamos. Tenemos que creer en nosotros mismos, invertir en nuestro futuro y avanzar hacia objetivos comunes, siempre fieles a los valores que nos hacen fuertes, combinando la competitividad con el respeto por la naturaleza y el bienestar social.

En este contexto, la buena noticia es que España y su economía mantienen el dinamismo. Tras crecer cuatro veces más rápido que la zona euro en 2024 (3,2% de media anual frente al 0,8% respectivamente) y a pesar de la incertidumbre actual, las previsiones de crecimiento para 2025 son del 2,5%. El consumo privado debería seguir apoyando la actividad económica. La robustez del mercado laboral, el crecimiento salarial y la desaceleración de la inflación impulsarán el poder adquisitivo de los hogares. La distribución de fondos del plan *Next Generation* de recuperación de la Unión Europea y el aflojamiento de la política monetaria por parte del BCE beneficiarán a la inversión, que debería repuntar.

El ámbito de la movilidad no es ajeno a estos cambios y vive su propio cambio de paradigma, con la electrificación como vector central de la transformación. El modelo basado en la propiedad del vehículo cede terreno frente a nuevas formas de uso más flexibles, como el *renting*, pago por suscripción, *carsharing* o la movilidad como servicio. En paralelo avanzan el



desarrollo de la conectividad, la conducción autónoma y de la inteligencia artificial. Y ganan relevancia los nuevos fabricantes asiáticos, que están reconfigurando el mapa industrial y desafiando a los actores tradicionales.

La movilidad ya no es solo un medio de transporte, sino un ecosistema de servicios interconectados donde convergen tecnología, energía, datos y hábitos de consumo en un entorno social delimitado por el marco regulatorio y marcado por la reducción de la huella de carbono, la calidad del aire de las ciudades, y las soluciones para una organización más eficaz e interconectada de la movilidad individual y empresarial. Se ha abierto un nuevo mundo de oportunidades, y Arval se ha anticipado y transformado para acompañar todas estas transformaciones, del mismo modo que acompañamos a nuestros clientes.

“
En medio de todos estos cambios, creemos que la importancia del servicio al cliente y del talento interno para lograrlo permanece fundamental de cara al futuro.”

Porque, en medio de todos estos cambios, creemos que la importancia del servicio al cliente y del talento interno para lograrlo permanece fundamental de cara al futuro.

En tiempos de cambio hemos aplicado la misma receta que tiene que usar Europa: liderazgo con valores. Y estoy convencido de que tenemos todos los ingredientes para triunfar en este nuevo terreno de juego.



MUCHO MÁS QUE UN NUEVO LOGO

Omar Sánchez

Responsable *Arval Mobility Observatory* en España

Bienvenidos a la 17ª edición del *Arval Mobility Observatory* en España. Este año no es una edición más. Es un punto de inflexión. Estrenamos imagen, sí. Pero lo más importante no es el logo (aunque nos encanta), sino lo que representa: una nueva etapa, más alineada con el mundo que estamos viviendo... y con el que queremos construir.

Desde hace más de 20 años, el *Arval Mobility Observatory* ha sido una fuente de información independiente, rigurosa y útil para entender hacia dónde va la movilidad corporativa. Hoy, ese compromiso se renueva con una mirada aún más amplia, más conectada con los retos reales de nuestro entorno. Porque si hay algo que nos mueve en esta nueva etapa, son dos ideas muy claras: la sostenibilidad en todos sus ámbitos y, por encima de todo, la seguridad vial.

Sabemos que hablar de movilidad no es solo hablar de coches o tecnología: es hablar de

personas. De cómo se desplazan, de cómo impactan sus decisiones en el planeta y, sobre todo, de cómo hacer que vuelvan a casa sanas y salvas cada día.

El nuevo logo —ese ojo que observa y anticipa— simboliza justo eso: una mirada completa, de 360 grados, que busca entender, pero también inspirar. Y lo hacemos como siempre: con datos, con análisis, con rigor... pero también con cercanía, con diálogo, y con una comunidad de expertos repartida por 28 países que comparte una misma visión.

Hoy, más que nunca, el *Arval Mobility Observatory* quiere ser ese punto de encuentro donde convertir información en acción. Porque la movilidad cambia. Y nosotros, contigo, queremos seguir liderando ese cambio.

Gracias por estar aquí. Y por seguir avanzando con nosotros.



Si hay algo que nos mueve en esta nueva etapa, son dos ideas muy claras: la sostenibilidad en todos sus ámbitos y, por encima de todo, la seguridad vial.



CONTEXTO ECONÓMICO

España vuelve a liderar el crecimiento de la eurozona, en un contexto de incertidumbre global.

La economía española creció en 2024 por encima de los pronósticos, impulsada por la moderación de la inflación, los buenos datos de empleo, el incremento del consumo interno y la contención del déficit público.

PIB



INFLACIÓN



TASA DE PARO

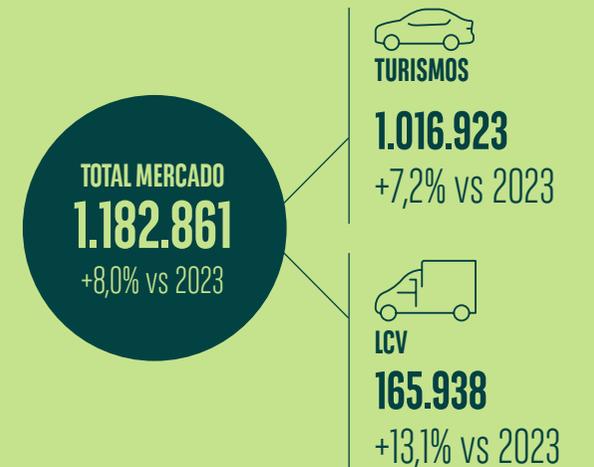


La situación del comercio internacional condiciona las previsiones económicas a corto y medio plazo.

EVOLUCIÓN DEL MERCADO

Las matriculaciones de turismos superan la barrera psicológica del millón y el mercado de ocasión sigue creciendo.

Consolidación de las tendencias de evolución del mercado de automoción, con un crecimiento sostenido de las ventas y la confirmación del auge de las opciones de ocasión, que siguen ganando enteros.



RATIO VEHÍCULOS NUEVOS / DE OCASIÓN

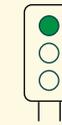


LEGISLACIÓN

Se proroga la transición sostenible de las empresas tras el aplazamiento de las normativas europeas más exigentes.

La composición del Parlamento Europeo y las tendencias globales han llevado a aplazar y/o simplificar las normativas más exigentes en materia de sostenibilidad. En España, la Ley de Movilidad Sostenible encara la fase final para su aprobación.

■ Pendiente de aprobación o transposición final ■ En vigor o próxima aplicación



2035

Prohibición de la venta y matriculación de vehículos que emitan CO₂.



CSRD

Información de sostenibilidad de las empresas de la Unión Europea.



LMS

Ley de movilidad sostenible: plan de movilidad sostenible de obligatorio cumplimiento en centros de trabajo de más de 500 empleados.



ZBE

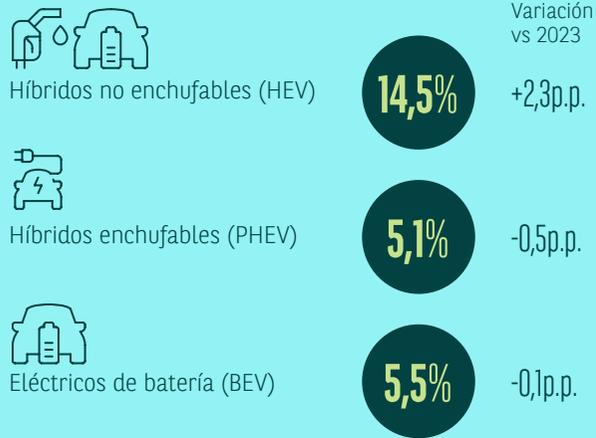
Todos los municipios de +50.000 habitantes deberán disponer de zonas de bajas emisiones (ZBE).

MOVILIDAD ELÉCTRICA EN MERCADO

Las energías alternativas siguen ganando cuota de mercado, impulsadas por los híbridos no enchufables y con ralentización de los BEV.

Las opciones de energías alternativas crecen en nuevas matriculaciones a costa del diésel –la gasolina sigue resistiendo–, impulsadas por el crecimiento de los HEV y con estancamiento de los enchufables (PHEV y BEV).

CUOTA MATRICULACIÓN ENERGÍAS ALTERNATIVAS:



ESTADO ACTUAL DEL PARQUE, CON UNA RENOVACIÓN TODAVÍA LENTA:



MOVILIDAD ELÉCTRICA EN FLOTAS

La autonomía de los vehículos eléctricos se alinea con las preferencias de recarga de los conductores corporativos.

En un paso importante hacia la normalización del VE, la autonomía media de los BEV matriculados en España ya se alinea con la energía que se carga en una sesión ultra-rápida de 37 minutos, el tiempo máximo que los conductores corporativos consideran aceptable. Además, la predisposición al cambio se duplica en los conductores que ya han conducido un eléctrico.

Tiempo de recarga máximo deseada por los conductores corporativos

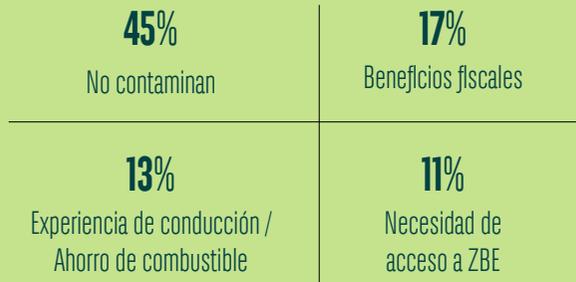


Suficiente para alcanzar

500 km

de autonomía media ligeramente superior a la de los eléctricos matriculados en 2024

LA CONCIENCIACIÓN AMBIENTAL, PRINCIPAL MOTIVO PARA EL CAMBIO A UN ELÉCTRICO:

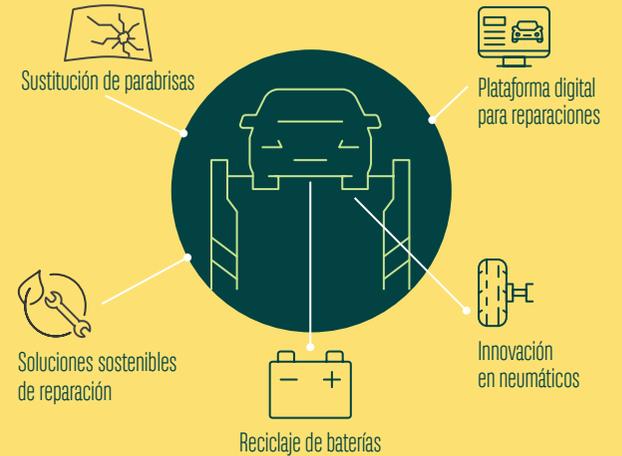


ESPECIAL SOSTENIBILIDAD

Las nuevas normativas y la implicación de la industria extienden el compromiso con la sostenibilidad a todo el ciclo de vida de los vehículos.

La concienciación en sostenibilidad no se limita al sistema de propulsión del vehículo y debe estar presente en aspectos como su mantenimiento y reparación, la sustitución de piezas o el reciclaje de sus elementos al final de su vida útil (circularidad).

Hacia una posventa más sostenible



Normativas relevantes:

- Derecho a la reparación
- Normativa española de disponibilidad de piezas
- Normativa europea de reciclaje de vehículos
- Estrategia Española de Economía Circular
- Plan de Acción de Economía Circular de la UE

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS

EXPECTATIVAS



Se mantienen elevadas las previsiones de crecimiento de flotas corporativas, por las nuevas necesidades del negocio.

Más de un 90% de compañías opina que sus flotas crecerán o se mantendrán estables en los próximos tres años, renovando las buenas expectativas de años anteriores.

LA FLOTA AUMENTARÁ O SE MANTENDRÁ ESTABLE



RAZONES PARA EL CRECIMIENTO DE LA FLOTA:

74% Crecimiento o nuevas necesidades de negocio

53% Beneficio social a los empleados

44% Necesidades relacionadas con RRHH

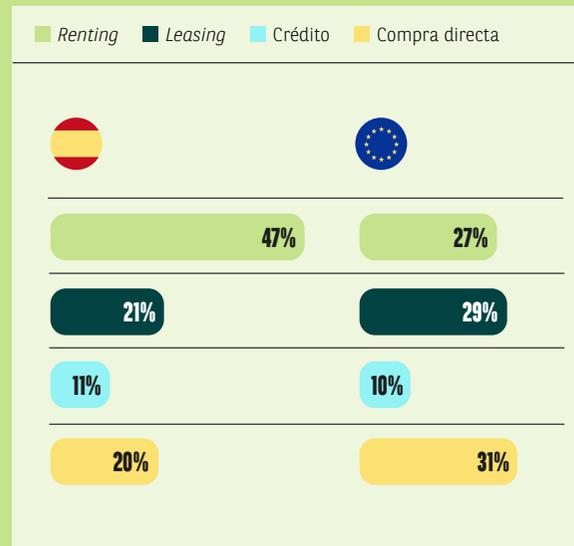
MÉTODO DE FINANCIACIÓN



El *renting* se mantiene como la opción mayoritaria, con incremento de la compra directa.

El *renting* es el método de financiación de mayoritario en España (47%) y la compra directa se iguala al *leasing*.

Se mantienen las diferencias con la media europea, con mayor equilibrio entre las tres opciones principales.



TRANSICIÓN ELÉCTRICA



Freno a la adopción de energías alternativas en las flotas corporativas en los próximos tres años.

La percepción de la necesidad de una red de infraestructura de carga más completa lastra la implementación de energías alternativas tanto en turismos como en comerciales.

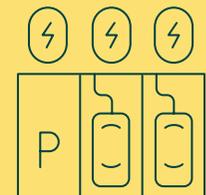
Las opciones híbridas se mantienen como las preferidas, con caída de los BEV.

PORCENTAJE DE EMPRESAS QUE EN LOS PRÓXIMOS TRES AÑOS APOSTARÁN POR NUEVAS TECNOLOGÍAS EN SU FLOTA DE TURISMOS



ANTE LA FALTA DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA, PRINCIPAL FRENO A LA MOVILIDAD ELÉCTRICA,...

91% de empresas desarrollan o desarrollarán estrategias propias de carga



BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS

MODELOS DE OCASIÓN



Consolidación del uso de vehículos de segunda mano en las flotas corporativas españolas y europeas.

Se mantiene intacto el porcentaje de empresas españolas que usan o usarán vehículos de segunda mano en sus flotas.

Cae la intención de uso para movilidad compartida, aunque se mantiene como primera opción, y aumenta su adopción como beneficio a los empleados.

EMPLEO DE VEHÍCULOS DE SEGUNDA MANO EN LOS PRÓXIMOS TRES AÑOS



PRINCIPALES USOS DE LOS VEHÍCULOS DE OCASIÓN

70% Servicios de movilidad compartida

61% Recurso laboral

40% Beneficio a los empleados

SOSTENIBILIDAD



Posicionamiento de las empresas ante los objetivos de descarbonización y peso de la movilidad de los empleados.

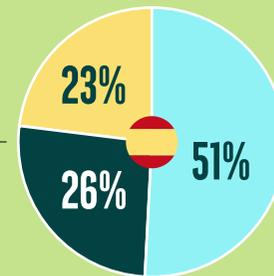
El barómetro ha preguntado por primera vez a las empresas si disponen de objetivos concretos de descarbonización y sobre la relevancia de la movilidad de los empleados para alcanzar estos objetivos.

COMPAÑÍAS CON OBJETIVOS DE DESCARBONIZACIÓN



Contribución de la movilidad de los empleados

■ Baja ■ Moderada ■ Alta



MEDICIÓN DE LA HUELLA DE CARBONO

68% de empresas ya mide su huella, mediante datos estimados (30%), cálculo del consumo (29%) y/o datos telemáticos (14%)

RETOS



La gestión cotidiana de los diversos ámbitos de la sostenibilidad y la seguridad vial, principales prioridades de futuro en la gestión de las flotas.

Junto con los objetivos de descarbonización o las nuevas exigencias de reporte, los aspectos más cotidianos de la gestión sostenible y de seguridad vial aparecen destacados entre los principales retos de futuro de las flotas corporativas.

RETOS DE FUTURO

32% Conducción más responsable entre los empleados

26% Mitigación del aumento del coste total de propiedad de los vehículos

26% Implantación de tecnologías de combustibles alternativos

24% Adaptación a políticas restrictivas sobre gasolina y diésel

LOS CURSOS DE CONDUCCIÓN EFICIENTE Y SEGURO, SERVICIO ADICIONAL MÁS CITADO

36% conducción eficiente y segura

29% gestión de combustible

22% telemática



ENTREVISTA CON RODRIGO BALLESTEROS CRUZ

Rodrigo Ballesteros Cruz

Adjunto al consejero comercial, de innovación y turismo de Noruega



Cada país desarrolla su estrategia de acuerdo con sus posibilidades y circunstancias, por lo que no existe una sola estrategia correcta.

Lo fundamental es seguir trabajando con el objetivo de que el sector de la movilidad deje de emitir CO₂ y se transforme en un sector verde. ”



1.

Movilidad eléctrica en Noruega: Visión y liderazgo indiscutible

Noruega se fijó como objetivo dejar de vender vehículos de combustión en 2025, adelantándose ampliamente a otros países europeos. Desde su experiencia en el ámbito técnico y empresarial, ¿cuáles han sido los factores clave que permitieron a Noruega posicionarse como referente en movilidad eléctrica?

Sin lugar a dudas, las claves para lograr el éxito en el sector de la movilidad eléctrica en Noruega han sido tres.

Primero, la existencia de un compromiso político transversal para definir la transición a la movilidad eléctrica como una estrategia de interés nacional, con una hoja de ruta y plazos definidos y asumibles.

Segundo, la apuesta por medidas e incentivos económicos reales que benefician al consumidor y que han permitido el crecimiento rápido del parque de vehículos eléctricos.

Tercero, una fuerte inversión en el desarrollo y despliegue de la infraestructura de carga eléctrica que hace funcional tener un vehículo eléctrico.

En lo tecnológico, si bien Noruega no es un país productor de vehículos eléctricos, sí ha apostado por desarrollar tecnología de carga rápida e inteligente que no solo permite cargar los vehículos, sino también interactuar con la red de distribución eléctrica, generando un balance en el sistema eléctrico y creando un nuevo mercado, como el de la carga inversa (*vehicle-to-grid*). También se ha invertido en la tecnología necesaria para adecuar la red eléctrica a los nuevos desafíos técnicos que la electrificación de la movilidad representa.

¿Cómo se ha logrado implicar a la industria y a la ciudadanía en esta transición?

El compromiso político ha generado una colaboración público-privada para el despliegue de la infraestructura necesaria y los apoyos económicos tanto para la industria como para

los consumidores, han sido la clave para que la sociedad en su conjunto se implique en la transición del sector del transporte en Noruega. Es imposible pensar que, sin estos incentivos, el despliegue de los vehículos eléctricos habría sido posible en los tiempos y formas en los que se ha llevado a cabo.

2.

Claves de la electrificación

¿Cuáles han sido las políticas fiscales y normativas más decisivas para acelerar la electrificación? Desde su experiencia acompañando proyectos en el sector, ¿cómo han evolucionado los incentivos para garantizar una electrificación sostenible en el tiempo?

El elemento clave fue formalizar el objetivo de dejar de vender vehículos de combustión para 2025. Las cifras de ventas de vehículos nuevos de tipo eléctrico en Noruega han llegado al 97% en abril de 2025. Se estima que actualmente existen alrededor de 830.000 vehículos eléctricos matriculados en Noruega.

A partir de este objetivo, el otro elemento clave para el desarrollo del mercado de los vehículos eléctricos han sido las políticas fiscales y de incentivos.

Noruega comenzó su camino hacia el despliegue de los vehículos eléctricos en 1990, con la exención del impuesto de compra e importación de vehículos eléctricos, que duró hasta 2022. Le siguieron la exención del 25% de IVA (2001-2022), a partir de 2023, Noruega aplica un 25% de IVA en el precio de compra a partir de 500.000 coronas noruegas. Otros incentivos, algunos aún vigentes o modificados y otros en desuso son los siguientes:

- (1996-2021) Exención del impuesto anual de circulación.
 - Impuesto reducido desde 2021
 - Impuesto completo desde 2022
- (1997-2017) Circulación sin cargos en carreteras de peaje.
 - (2018-2022) Máximo 50% del importe total en carreteras de peaje
 - A partir de 2023, 70%

« Noruega ha apostado por desarrollar tecnología de carga rápida e inteligente que no solo permite cargar los vehículos sino también interactuar con la red de distribución eléctrica. »

- (2009-2017) Transporte sin cargo en ferris.
 - Máximo 50% del importe total en tarifas de ferris para vehículos eléctricos (2018)
- (1999-2017) Estacionamiento municipal gratuito.
- (2005-Vigente) Acceso a carriles bus.
 - (2016- Vigente) Nuevas reglas permiten a las autoridades locales limitar el acceso solo a vehículos eléctricos que lleven uno o más pasajeros
- (2000-2008) Reducción del 25% en el impuesto de coches de empresa.
 - (2009-2017) Reducción del 50% en el impuesto de coches de empresa
 - (2018-2021) Reducción del impuesto de coches de empresa reducida al 40% y al 20% desde 2022
- (2015-Vigente) Exención del 25% de IVA en el leasing.
- (2017-Vigente) Se estableció el “derecho de carga” para personas que viven en edificios de apartamentos. Incentivos y ayudas gestionadas por ENOVA, institución homóloga al IDAE.
- Contratación pública: A partir de 2022, los coches deben ser ZEV. A partir de 2025, lo mismo se aplica a los autobuses urbanos.
- 2023: El Parlamento Noruega lanza un nuevo objetivo: En 2030, todos los nuevos vehículos pesados deben ser de cero emisiones o funcionar con biogás.

¿Cómo se ha incentivado la innovación tecnológica, especialmente en el ámbito de desarrollo de baterías y puntos de carga?

En cuanto a la innovación tecnológica en el desarrollo de baterías y puntos de carga, Noruega ha coinvertido a través de diferentes mecanismos públicos y junto con desarrolladores privados de tecnología en la creación de baterías más eficientes, en el reciclaje de baterías usadas y en la creación de sistemas de recarga rápida inteligente y de carga inversa (*vehicle-to-grid*), al tiempo que ha invertido en mejorar la calidad de la red eléctrica que permita una mejor interacción entre los vehículos eléctricos y el sistema de distribución eléctrica.

Ya que para viajes de larga distancia debe existir una red de carga bien organizada, se ha dispuesto que en todas las carreteras de Noruega deben existir puntos de recarga rápida, mínimo cada 90 Km. A finales de 2024, más de 9.000 coches podrán cargar rápidamente al mismo tiempo. Esta demanda del mercado ha representado un importante impulso para la innovación tecnológica en los sistemas de recarga rápida.

Se ha demostrado que, si existen sistemas de recarga rápida eficientes, los consumidores están dispuestos a pagar un precio más alto por el servicio de carga rápida. En promedio, tres veces más de lo que pagan por la electricidad en casa.

3. Movilidad y planificación territorial

Noruega tiene una geografía diferente a la de España, pero comparte que muchas regiones tienen una baja densidad poblacional. ¿Qué soluciones se han mostrado más eficaces en contextos urbanos y rurales? ¿Cómo han abordado la planificación de infraestructuras y servicios para adaptarse a las distintas realidades territoriales del país?

Si bien Noruega ha apostado por reducir el tráfico dentro de los núcleos urbanos de mayor concentración de población, en términos generales no han existido grandes diferencias en cuanto al tipo de soluciones tecnológicas desplegadas en diversos ámbitos de la geografía.

En tanto exista una demanda del servicio, se considera igualmente necesario el despliegue de la infraestructura de recarga para vehículos eléctricos. Dado que los vehículos son potencialmente los mismos, tampoco hay una distinción en cuanto al tipo de tecnología a desplegar.

Si acaso, la distinción se da en cuanto al número de cargadores públicos a instalar y esto se hace en base a cálculos de densidad poblacional o potencial circulación de vehículos. En cuanto al ámbito de las carreteras nacionales que recorren Noruega, se ha determinado la obligatoriedad de contar con puntos de recarga rápida mínimo cada 90 km.

En Noruega, a finales de 2024, había un total de 30.182 puntos de recarga. De estos, 22.600 eran puntos de recarga públicos, y 7.753 eran puntos de carga rápida.

4. Descarbonización del transporte

El transporte de mercancías, la logística o el transporte marítimo suponen un gran reto para la descarbonización. ¿Cómo lo está abordando Noruega? ¿Qué papel juegan tecnologías como el hidrógeno, los combustibles alternativos o la electrificación ferroviaria y marítima?

Noruega ha establecido una política ambiciosa para la electrificación del transporte de mercancías, con el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ y promover la sostenibilidad en el sector. Entre otras, se han adoptado las siguientes medidas:

- **Objetivos de Emisiones Cero:** El Parlamento Noruego ha decidido que todos los nuevos vehículos pesados deben ser de cero emisiones o funcionar con biogás para el año 2030.
- **Incentivos Fiscales y Subvenciones:** Noruega ofrece incentivos fiscales y subvenciones para la adquisición de vehículos de mercancía y logística. Estos incentivos incluyen reducción del IVA en la compra de vehículos de emisión cero, así como la reducción en el pago de peajes en carreteras
- **Inversión en Infraestructura de Carga.**

- **Zonas de Emisiones Cero:** El gobierno noruego está preparando una legislación que permitirá a los municipios establecer zonas de emisiones cero, lo que impulsará un transporte más limpio.

En el sector de transporte marítimo, Noruega también está coinvertiendo en el desarrollo de embarcaciones de emisiones cero y con propulsión eléctrica o de hidrógeno, al tiempo que está incentivando la electrificación de sus puertos a través de un amplio despliegue de puntos de conexión OPS, que permiten a las embarcaciones eléctricas cargar sus baterías y a los grandes cruceros disminuir sus emisiones durante el tiempo de atraque.

Dada la característica geográfica de Noruega, mucho del transporte intermodal de pasajeros se realiza a través de sus fiordos y costas, por lo que Noruega también ha apostado por la electrificación de ferris y otras embarcaciones. A día de hoy, la flota de transporte público fluvial y marítimo es principalmente eléctrica, con algunas embarcaciones propulsadas por combustibles alternativos como el hidrógeno. Noruega también ha sido pionera en el estudio y la difusión de los corredores verdes marítimos, con la intención de conectar puertos que apuesten por la estrategia de descarbonización del transporte marítimo.

En materia ferroviaria, Noruega también ha realizado una importante inversión en la electrificación de su oferta de transporte. Para ello, impulsa el mayor programa de transporte de su historia con proyectos de alta velocidad, cercanías, duplicación y electrificación de líneas. Además, quieren incorporar los mayores avances, por lo que se potenciará la colaboración en innovación tecnológica

Si bien la compleja orografía de Noruega representa un desafío para el transporte ferroviario, la red actual tiene 4.208 kilómetros, de los cuales 2.459 están electrificados a 15 kV 16,7 Hz AC; además cuentan con 269 kilómetros de doble vía y 69 de alta velocidad. El tren es un medio de transporte en crecimiento que, en el último ejercicio, transportó a 56.827 pasajeros y 24.783 toneladas de mercancías.

5.

Turismo sostenible y electrificación

Noruega es también un destino turístico de primer nivel. ¿Qué medidas destacaría que han permitido combinar sostenibilidad y calidad en la experiencia del visitante? ¿Cómo se ha adaptado la movilidad turística a los objetivos climáticos del país?

Noruega hace una clara apuesta por el turismo sostenible y es sobre este principio que se ha diseñado la estrategia nacional de turismo y que incluye ofertar naturaleza, racionalizando los flujos de visitantes, respetando sus recursos naturales y empleando el transporte de emisiones cero para el desplazamiento de los turistas.

Tal y como antes lo había referido, el transporte marítimo, ferroviario y terrestre en todas sus modalidades son parte de la estrategia de movilidad de emisiones cero que se incorporan al objetivo de transportar pasajeros regulares y turistas a lo largo del país.

Hay que destacar que algunas empresas noruegas han diseñado y construido barcos que conjuntan modernidad, belleza y tecnología para poder brindar a los pasajeros experiencias que les permitan admirar la belleza natural de Noruega al tiempo que contribuyen a la estrategia de emisiones cero.

Noruega también tiene una política que impide a barcos de combustión interna navegar por las reservas naturales y los fiordos. Puertos, como los de Oslo y Bergen, obligan a los grandes cruceros a conectarse a sus infraestructuras de OPS para evitar la emisión de gases a la atmósfera durante su tiempo de atraque.

6.

España en el radar noruego

Usted lleva más de 25 años trabajando para fomentar sinergias entre Noruega, España y Portugal. ¿Cómo valora los avances que está logrando España en movilidad sostenible? Teniendo en cuenta que el know-how noruego ya se ha transferido con éxito al contexto portugués, ¿qué oportunidades ve para aplicar esos aprendizajes también en España, dada su cercanía y similitudes territoriales y culturales?

España y Portugal han logrado avances muy significativos en el desarrollo de sus estrategias de movilidad de cero emisiones y en el despliegue de sus redes de recarga. Aunque los factores que han confluído en el caso de Noruega son difíciles de replicar íntegramente en otras partes del mundo, tanto España como Portugal están progresando de acuerdo con sus posibilidades y circunstancias. Ambos países también están apostando por la electrificación de sus puertos, contribuyendo al desarrollo de un sector del transporte marítimo más eficiente y limpio. Factores como la disponibilidad de recursos para crear un programa de incentivos, así como otros aspectos territoriales, políticos, culturales y socioeconómicos, son muy distintos entre los tres países.

Es imposible comparar los procesos vividos por estos tres países, ya que el momento de inicio, los recursos y las circunstancias económicas, sociales, culturales y políticas varían en cada uno de ellos. Noruega ha tenido la ventaja de comenzar su andadura en 1990, lo que le ha permitido desarrollar tecnología y desplegar su infraestructura de carga, además de incentivar a los usuarios de vehículos eléctricos. España y Portugal también están trabajando hacia ese mismo objetivo, pero a su propio ritmo y con sus propias posibilidades.

Dado que ambos países comparten un mercado de energía, estoy seguro de que juntos podrán desarrollar una estrategia de planificación de sus redes que contribuya a un despliegue más rápido de vehículos eléctricos en la Península Ibérica. Al mismo tiempo, cada uno continuará con su proceso de instalación de puntos de recarga y apoyará a sus consumidores en la adquisición de coches de emisión cero.

« El transporte marítimo, ferroviario y terrestre, en todas sus modalidades, son parte de la estrategia de movilidad de emisiones cero de Noruega, incorporada al objetivo de transportar pasajeros regulares y turistas a lo largo del país.»

7.

Resultados y aprendizajes

¿Qué beneficios concretos ha observado en Noruega como resultado de esta transformación en movilidad? ¿Cuáles han sido los mayores retos técnicos o sociales que han afrontado, y qué lecciones pueden trasladarse a otros países?

El resultado principal se ha reflejado claramente en la reducción de emisiones de CO₂, lo cual ha mejorado la calidad de vida de los ciudadanos. Estos beneficios han sido comunicados eficazmente a la sociedad por los representantes políticos, contribuyendo así a la creación de una conciencia social. Junto con los incentivos económicos y el compromiso político, estos factores han sido esenciales para el éxito de la transición verde en el sector de la movilidad en Noruega.

Los principales retos técnicos incluyen tener tecnología eficiente para la recarga y lograr una mayor autonomía de las baterías. Una vez superados estos desafíos, la resistencia social ha disminuido. Actualmente, el 95% de los dueños de coches eléctricos están satisfechos o muy satisfechos con sus vehículos.

Es fundamental destacar que una de las principales razones para invertir en un vehículo es de índole económica. En Noruega, el éxito en la adopción de coches eléctricos se ha basado, entre otros factores, en hacer económicamente viable su adquisición. Además de este argumento, se deben considerar las implicaciones ambientales de dichos automóviles. Si un automóvil eléctrico tiene un costo excesivo, el consumidor enfrentará la disyuntiva de poder adquirirlo.

8.

Cierre

Para concluir, y desde su visión como especialista en energía, movilidad y colaboración internacional: ¿Qué mensaje le gustaría transmitir a quienes, desde España y Europa, trabajan para acelerar la transición hacia una movilidad más sostenible, inteligente e inclusiva?

Es necesario perseverar y trabajar para lograr una movilidad libre de emisiones de CO₂. Es importante invertir en la red de recarga rápida y adecuar las redes eléctricas de transporte para que el mercado del vehículo eléctrico pueda avanzar. Además, se debe apoyar a los ciudadanos con programas que permitan la adquisición de vehículos y la instalación de puntos de recarga personales.

España está implementando estos programas a través del IDAE y también está invirtiendo en puntos de recarga, tanto públicos como privados. Cada país desarrolla su estrategia de acuerdo con sus posibilidades y circunstancias, por lo que no existe una sola estrategia correcta. Lo fundamental es seguir trabajando con el objetivo de que el sector de la movilidad deje de emitir CO₂ y se transforme en un sector verde.



Se ha demostrado que los consumidores están dispuestos a pagar un precio más alto por sistemas de recarga rápida eficientes. En promedio, tres veces más de lo que pagan por la electricidad en casa.»

ECONOMÍA, LEGISLACIÓN Y TENDENCIAS SOCIALES

Economía
Legislación
Tendencias sociales

LA NUEVA MOVILIDAD, UNA AUTOPISTA HACIA LA TRANSICIÓN JUSTA

Penélope Salas

Company Engagement Manager – BNP Paribas España

Así como los humanistas del Renacimiento pusieron al ciudadano en el centro del cambio, hoy la movilidad enfrenta un reto similar: situar a las personas y sus necesidades en el corazón de la transición hacia una movilidad limpia, autónoma, conectada, compartida y justa.

Las formas de movernos han cambiado radicalmente en las últimas décadas, impulsadas por la innovación tecnológica y la urgencia climática. En España, el transporte representa el 40% del consumo energético y un 30% del total de las emisiones. La electrificación, el uso compartido y el análisis inteligente de datos ya ofrecen soluciones reales, aunque la transición no avanza al ritmo necesario ni de forma equilibrada.

El coche eléctrico es una pieza clave para descarbonizar, pero su despliegue en España se ve limitado por la escasez y baja potencia de los puntos de recarga. Aun así, la movilidad sostenible va más allá del vehículo eléctrico y exige un equilibrio entre opciones privadas y colectivas.

El cambio también debe ser justo. Según el Observatorio Justa Transición de BNP Paribas

(2024), el 72% de los europeos teme que la lucha climática agrave la desigualdad social. Por eso, la accesibilidad universal debe ser el puente que garantice cohesión.

La movilidad influye directamente en nuestro bienestar, desde la seguridad y funcionalidad hasta la libertad y el estilo de vida. En entornos con fuertes desigualdades territoriales, mejorar el acceso al transporte fomenta la inclusión, el acceso a oportunidades y el entendimiento mutuo.

Además, no todos adoptamos el cambio al mismo ritmo. Los jóvenes y, especialmente, las mujeres menores de 35 años están liderando un nuevo enfoque de movilidad más eficiente, sostenible y colectivo.

Por último, no podemos dejar atrás al mundo rural. Reforzar la conectividad con las ciudades mediante transporte público e infraestructuras adecuadas es vital para una transición equitativa. En BNP Paribas, creemos que esta transición solo será posible si es inclusiva. Por eso, bajo la marca BNP Paribas Mobility, ofrecemos soluciones integradas de financiación, vehículos, seguros y tecnología para avanzar juntos hacia una movilidad más sostenible y justa.



“

El sector de la movilidad tiene que apostar una vez más por la misma idea: poner al ciudadano y sus necesidades en el corazón de la transición hacia una movilidad limpia, autónoma, compartida, conectada y justa.”

”

ECONOMÍA

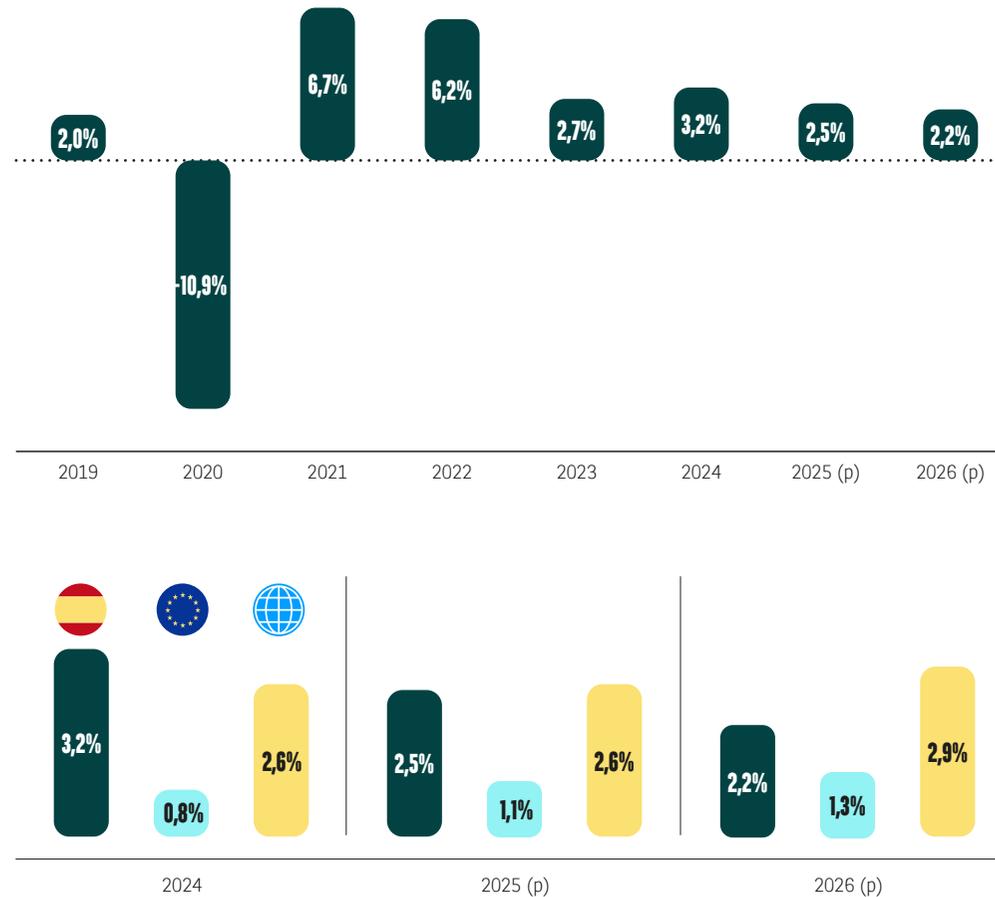
La economía española volvió a crecer en 2024 por encima de los pronósticos, impulsada por la buena evolución de prácticamente todos los indicadores: la moderación de la inflación, los buenos datos de empleo y la inversión pública recuperaron el consumo interno, al tiempo que se alcanzaron cifras récord en turismo. Con ello, España se mantiene como la más solvente de las principales economías de la eurozona. España, la UE y el resto permanecen atentos a la evolución de las políticas arancelarias en el comercio global.



ESPAÑA SIGUE LIDERANDO EL CRECIMIENTO DE LA EUROZONA, EN UN ENTORNO MACROECONÓMICO MARCADO POR LA INCERTIDUMBRE

Producto Interior Bruto (PIB)

Evolución anual



Fuente: INE, Previsiones BNP Paribas (p) y Fondo Monetario Internacional.

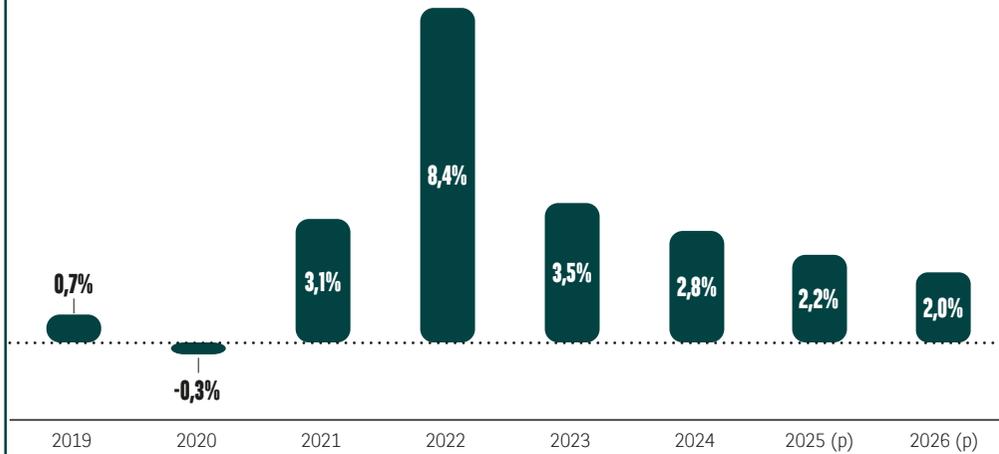
- Con un crecimiento superior a las previsiones iniciales, España repite en 2024 como la economía con mejor evolución de la eurozona, que sigue creciendo a un ritmo lento.
- La moderación de la presión inflacionaria, la solidez de la demanda interna, el dinamismo turístico y el gasto público elevado gracias a los fondos europeos impulsan a la economía española pese al impacto de la dana en el último trimestre.
- Las previsiones para los próximos años quedan condicionadas por un contexto macroeconómico marcado en gran medida por el impacto de las políticas arancelarias del Gobierno de EE.UU.



SUBIDA MODERADA DE LOS PRECIOS, PESE AL IMPACTO DEL COSTE DE LOS CARBURANTES

Inflación (IPC)

Evolución anual



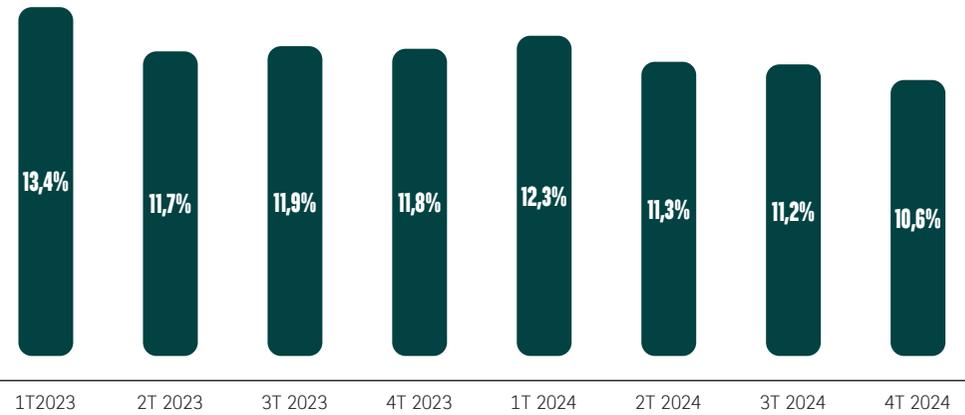
- Consolidación de la evolución moderada de los precios, a pesar de la subida de los carburantes y los paquetes turísticos, y de la retirada de parte de las medidas gubernamentales para compensar la reciente hiperinflación.
- Las previsiones apuntan a la estabilidad de la inflación en los dos próximos años, con la posibilidad de alcanzar el esperado objetivo del 2% en 2025.

Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p).

RÉCORD HISTÓRICO DE OCUPACIÓN, CON IMPORTANTE REDUCCIÓN DEL PARO FEMENINO

Encuesta de Población Activa (EPA)

Tasa de paro trimestral



- El crecimiento del empleo en 468.100 personas en 2024 permite alcanzar un récord histórico de ocupación en España, con 21.857.900 personas con trabajo.
- Esta mejora se ha reforzado con un importante recorte del desempleo, que sitúa la tasa de paro en el 10,6%, el mejor dato desde 2008. Es especialmente significativa la reducción del desempleo entre las mujeres.

Fuente: INE.

AUMENTO DEL PRESUPUESTO FAMILIAR PARA TRANSPORTE

VARIACIÓN 2024

+0,6%

PESO EN LA CESTA DE LA COMPRA

14,4%

DEL GASTO TOTAL

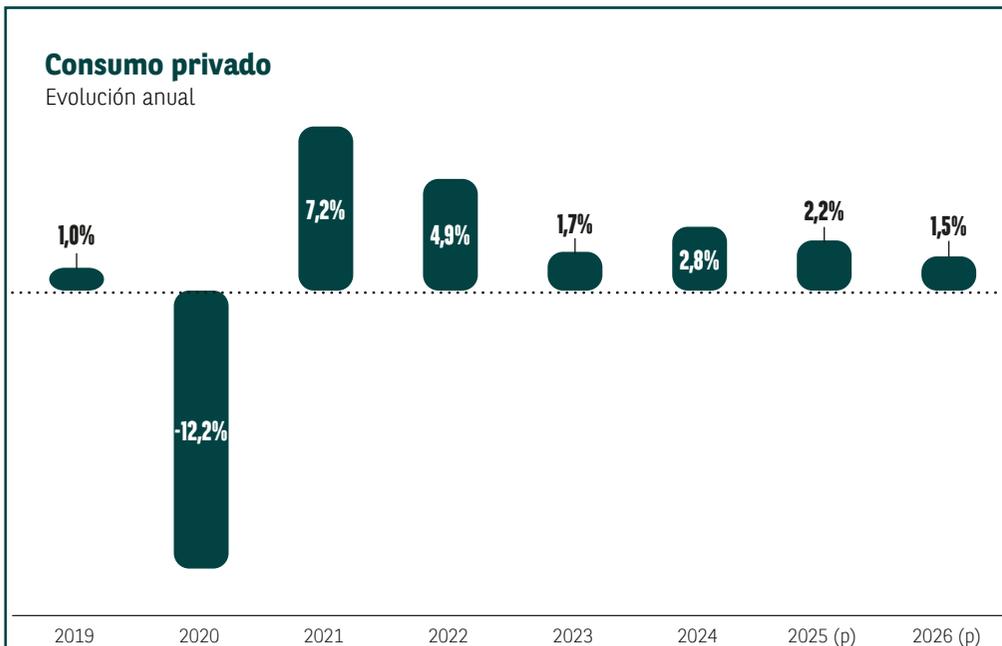
GASTO MEDIO POR HOGAR*

3.778€

Fuente: INE. El precio del transporte incluye todos los gastos vinculados al uso de vehículos privados, así como gastos de uso de transporte público.
* Encuesta de Presupuestos Familiares (2023).



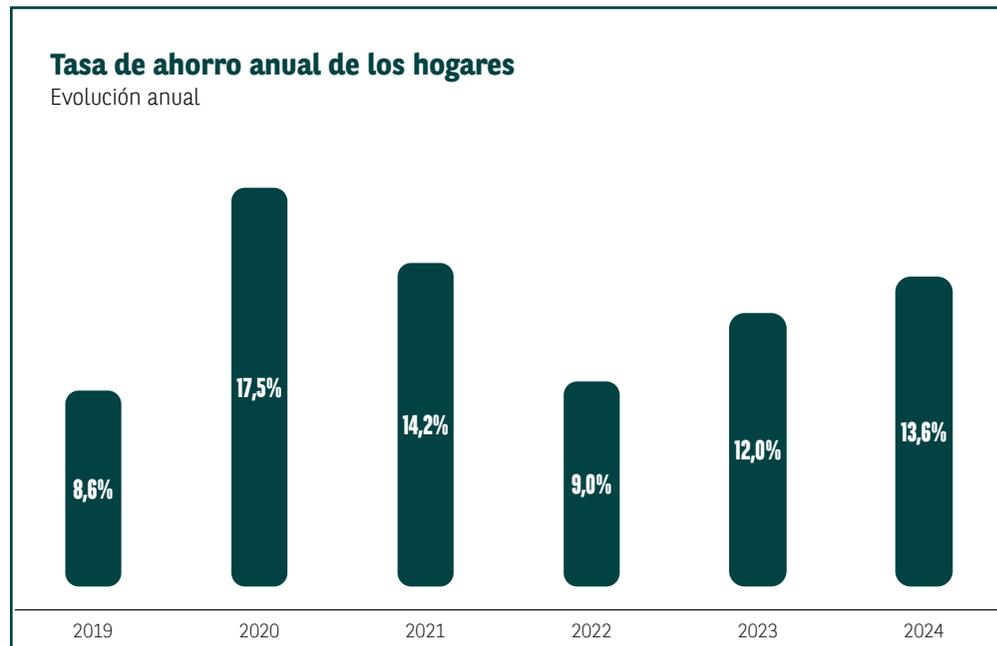
NUEVO EJERCICIO DE CRECIMIENTO DEL CONSUMO PRIVADO



- El crecimiento del consumo privado vuelve a situarse como uno de los principales motores de la economía española, impulsado por la creación de empleo, la subida de los salarios y las pensiones y la caída de la inflación.
- Las previsiones mantienen un crecimiento elevado en 2025, sostenido por el incremento de la renta disponible de los hogares y el desembolso de una parte del ahorro acumulado en los dos últimos años.

Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p).

RECUPERACIÓN PROGRESIVA DE LA CAPACIDAD DE AHORRO DE LOS ESPAÑOLES



- La tasa de ahorro de los hogares españoles se situó en 2024 en un 13,6% de su renta disponible, con un incremento de 1,6 puntos sobre la registrada el año anterior y confirmando la progresiva recuperación de los últimos ejercicios.
- La contención de la inflación y la buena situación económica permite alcanzar el mejor dato desde 2021, con una tasa todavía condicionada por el freno al consumo por el impacto de la pandemia.

Fuente: INE.

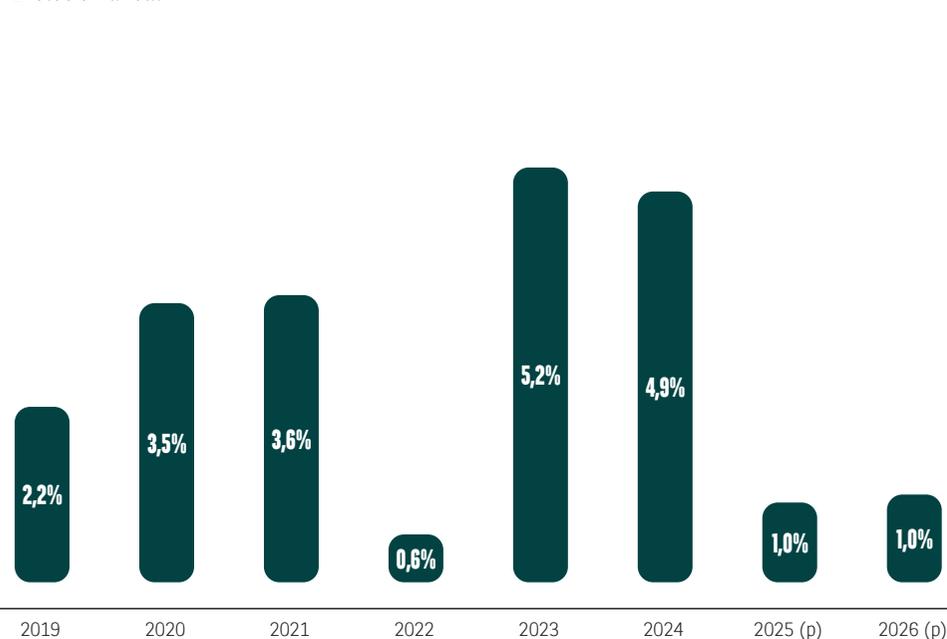


PRÓXIMAS LIMITACIONES A LA APORTACIÓN DEL CONSUMO PÚBLICO

NUEVA REDUCCIÓN DEL DÉFICIT PÚBLICO, MEJORANDO LAS PREVISIONES

Consumo público

Evolución anual

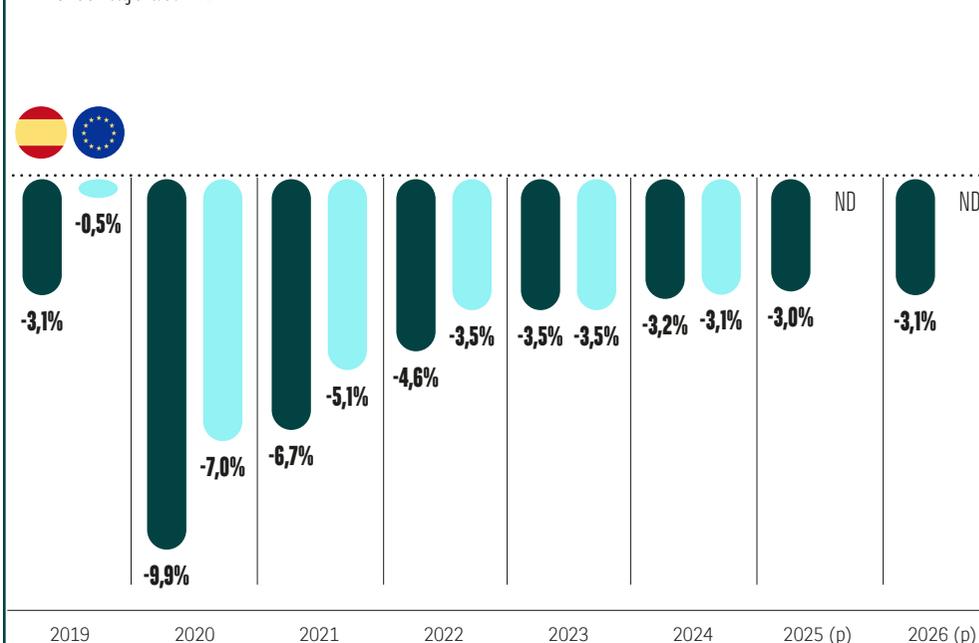


- La aportación del gasto público volvió a ser decisiva en el crecimiento económico, con tasas significativamente superiores a los años prepandemia.
- Ante la necesidad de limitar este peso para cumplir la normativa europea, el Gobierno presentó a la UE un plan fiscal con límites a la capacidad de gasto, que se validó en noviembre y se desarrollará en los próximos años.

Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p).

Déficit público

Porcentaje del PIB



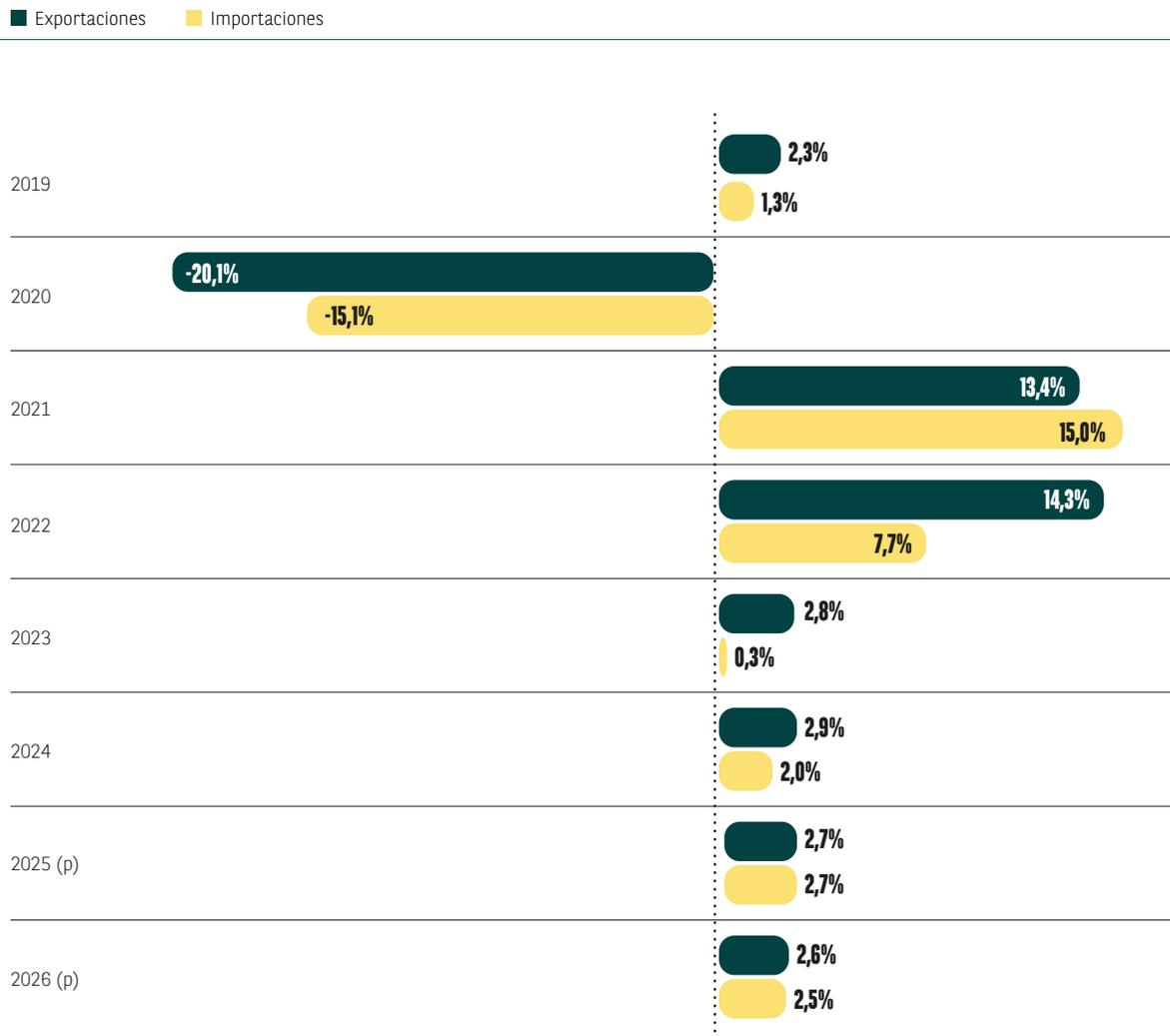
- Cuarto año consecutivo de reducción del déficit público, que en 2024 se situó en el 3,2% del PIB, según datos de Eurostat. El nuevo descenso se atribuye principalmente al sólido crecimiento económico y las cifras de empleo.
- A pesar de la mejora continua, no se prevé alcanzar el objetivo de situar el déficit público por debajo del umbral de déficit excesivo que marcan las reglas fiscales de la Unión Europea (3% del PIB) hasta 2026.

Fuente: Eurostat y Previsiones BNP Paribas (p).

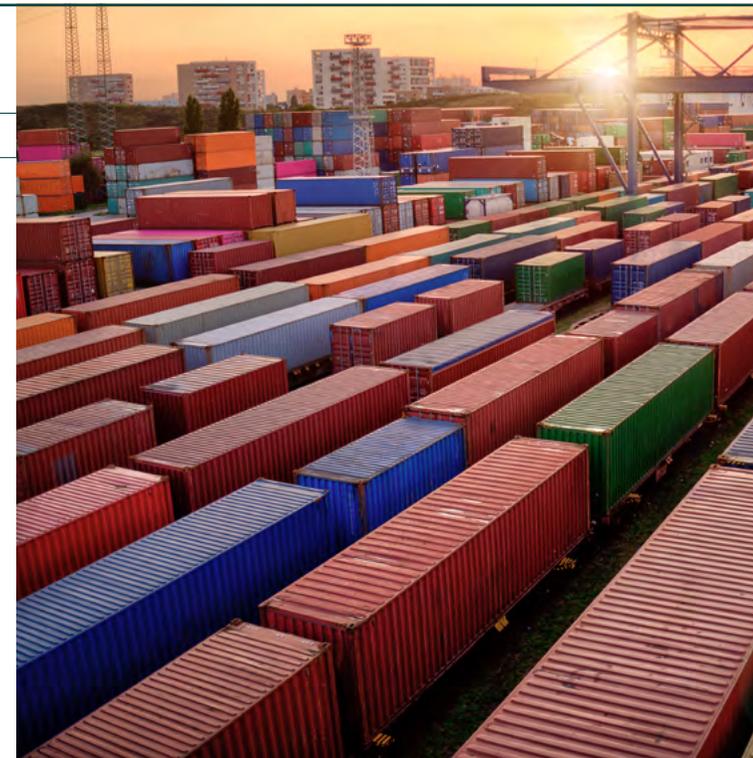
ESTABILIDAD EN LA BALANZA COMERCIAL, TAMBIÉN A LA ESPERA DEL CONTEXTO GLOBAL

Valor de las exportaciones y las importaciones

Evolución anual



Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p).

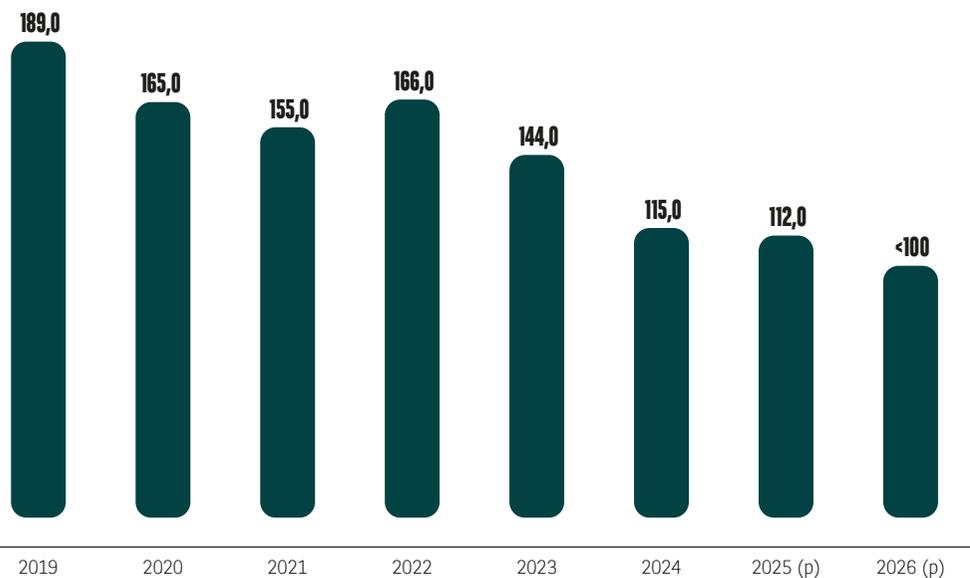


- El valor de las exportaciones mantuvo en 2024 la tendencia del año anterior, manteniéndose como uno de los principales motores del crecimiento del PIB.
- Aunque en menor medida que otros mercados europeos, la evolución de las exportaciones aparece condicionada por las medidas arancelarias que aplique el gobierno de EE.UU. y la reacción de los principales mercados mundiales.
- Por su parte, se observa un incremento del valor de las importaciones respecto a 2023, relacionado en gran medida con la expansión del consumo interno y con previsiones de que esta evolución positiva se mantenga en los dos próximos ejercicios.

LA CAÍDA PROGRESIVA DEL COSTE DE LOS PAQUETES DE BATERÍAS SITÚA EN 2026 LA PARIDAD DE PRECIO ENTRE COCHES ELÉCTRICOS Y DE COMBUSTIÓN

Precio medio de las baterías de vehículo eléctricos

\$/KWh



Previsión del precio medio de los componentes para la producción de baterías.

\$/t

Trimestre	Litio	Cobalto	Níquel
Q1 2025	9.480	23.590	15.700
Q4 2026	8.650	22.050	16.250

Fuente: BloombergNEF.



CAUSAS DE LA CAÍDA DEL PRECIO DE LAS BATERÍAS:

- > SOBREFERTA GLOBAL.
- > REDUCCIÓN DE LA DEMANDA DE BATERÍAS NMC (NÍQUEL-MANGANESO-COBALTO).
- > CRECIMIENTO DE LAS QUÍMICAS LFP (FOSFATO DE HIERRO Y LITIO), MÁS ASEQUIBLES.

- El precio medio de los paquetes de baterías de iones de litio ha registrado en 2024 su mayor descenso desde 2017, acelerando el ritmo descendente de los últimos años.
- La evolución del precio del litio y cobalto a corto plazo mantiene también una tendencia a la baja, frente al repunte del níquel, si bien las políticas arancelarias internacionales podrían condicionar esta evolución de los precios.
- Todo ello puede suponer que la paridad de precio entre vehículos eléctricos y de combustión llegue antes de lo esperado: el punto de referencia para la paridad se ha fijado en los 100 dólares por kWh, que se espera alcanzar en 2026.

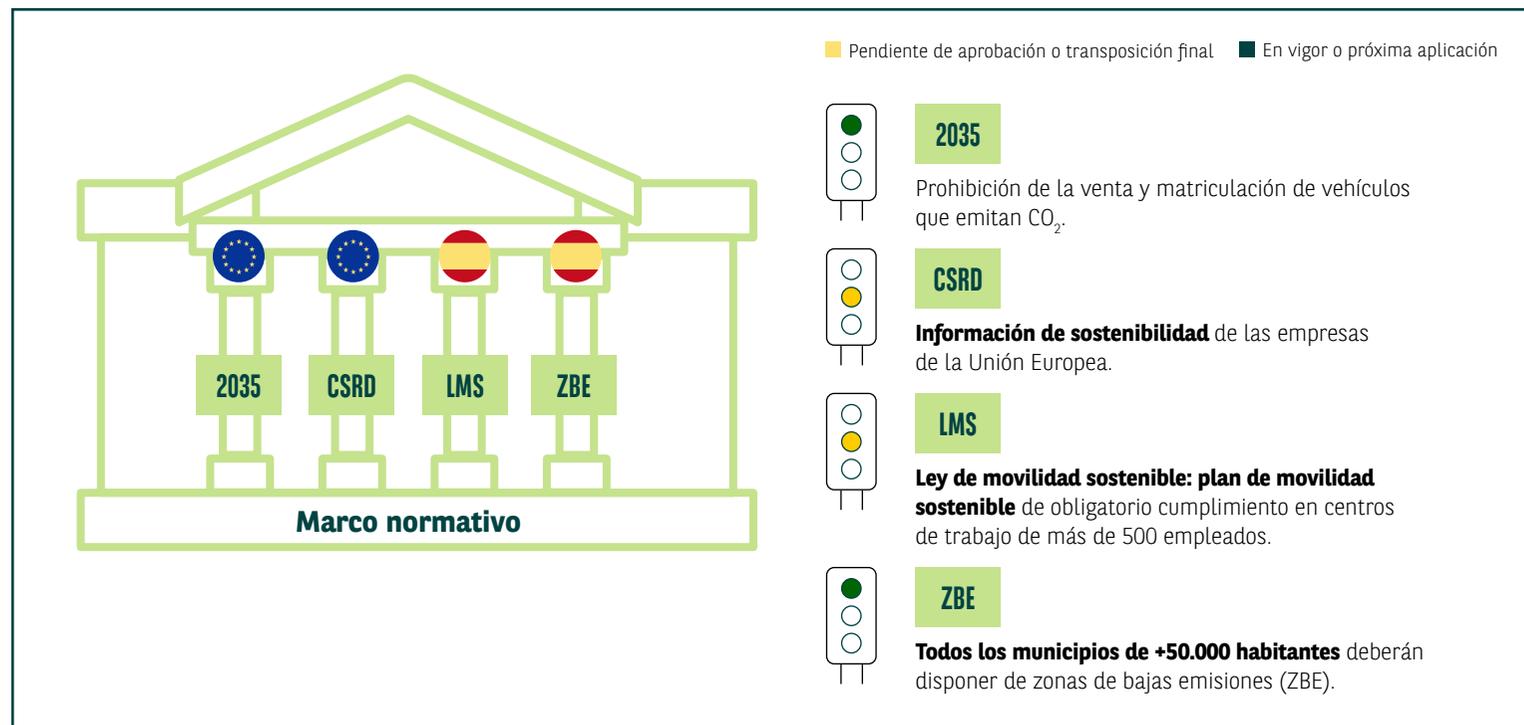
LEGISLACIÓN

Los países miembros de la Unión Europea firmaron en 2020 el llamado "Pacto Verde Europeo", punto de partida de numerosas normativas dirigidas a que la UE sea climáticamente neutra en 2050. Debido al impacto del transporte —responsable de un 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE—, gran parte de esas legislaciones están directa o indirectamente vinculadas con la movilidad sostenible. Hoy, las normativas derivadas del pacto macro se encuentran en distinto estado de desarrollo e, incluso, algunas de ellas se están revisando para aligerar sus condiciones o plazos de ejecución.

NORMAS CLAVE DEL NUEVO ECOSISTEMA REGULATORIO

La composición actual del Parlamento Europeo y las tendencias globales han llevado a revisar normativas como la prohibición de vehículos que emitan CO₂ (prevista inicialmente para 2035) y la normativa de *reporting* CSRD.

En España, se encuentran en vigor la Ley de Cambio Climático (que contempla el desarrollo de ZBEs en los principales municipios españoles), y en tramitación parlamentaria por la vía de urgencia la Ley de Movilidad Sostenible.



PROHIBICIÓN DE LA VENTA DE VEHÍCULOS DE COMBUSTIÓN INTERNA EN 2035: DESAFÍOS Y PREPARATIVOS EN ESPAÑA

La Unión Europea ha establecido que, **a partir de 2035, se prohibirá la venta de vehículos nuevos con motores de combustión interna**, incluyendo gasolina y diésel, con el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ y avanzar hacia la neutralidad climática en 2050. Esta medida implica que todos los coches y furgonetas nuevos comercializados en la UE deberán cumplir las cero emisiones.

El contexto español

En España, esta transición presenta desafíos significativos. Aunque se han implementado iniciativas como el **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC)**, que en su actualización de 2024 busca reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en un 32% respecto a 1990, la adopción de vehículos eléctricos aún es limitada.

En 2024, las ventas de turismos y furgonetas electrificados en España crecieron un 2,1%, alcanzando 125.383 unidades, lo que representa el 10,6% del parque total. Esta cifra evidencia la necesidad de promover medidas adicionales para fomentar su adopción.

Acciones clave

Para abordar estos desafíos, los puntos clave son los siguientes:

- **Refuerzo de la infraestructura de recarga:** acelerando la instalación de puntos de recarga públicos y privados para facilitar el uso de vehículos eléctricos.
- **Incentivos económicos atractivos:** implementando subvenciones y beneficios fiscales que hagan más accesible la adquisición de vehículos eléctricos.
- **Campañas de concienciación:** informando a la ciudadanía sobre los beneficios ambientales y económicos de la movilidad eléctrica.



ACTUALIZACIÓN DE LAS PRINCIPALES NORMATIVAS EUROPEAS Y ESTATALES SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE



Directiva sobre Informes de Sostenibilidad Corporativa (CSRD)

Objetivos

Directiva europea orientada a ampliar el alcance de las empresas sujetas a reporte de información no financiera y ampliar también la profundidad de la información requerida. Para las gestoras de flotas, planteaba el doble desafío de reportar y reducir la huella de carbono de sus flotas corporativas.

Situación actual

El Parlamento Europeo aprobó a inicios de abril posponer dos años su aplicación para la mayoría de empresas afectadas:

- Pospuesto a 2028 (reporte de 2027) para compañías de más de 250 empleados (antes, 2026 sobre 2025).
- Pospuesto a 2029 (reporte de 2028) para pequeñas y medianas empresas cotizadas (antes, 2027 sobre 2026).

Se desconoce todavía si se modificará el volumen de información a reportar. La aplicación de la directiva en España está todavía pendiente de su transposición.



Ley de Cambio Climático y Transición Energética

Objetivos

Legislación dirigida a alcanzar los compromisos de descarbonización adquiridos por España a nivel internacional y europeo. Establece la meta de la plena descarbonización de la economía antes de 2050 e incluye la implementación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs) en los municipios más poblados del país o con mayores niveles de contaminación.

Situación actual

Tras superarse el plazo fijado, el número de municipios con ZBEs vigentes es todavía limitado:

152

MUNICIPIOS AFECTADOS (+50.000 HAB.)

53

MUNICIPIOS CON ZBEs VIGENTES (MAR. 2025)



Ley de Movilidad Sostenible

Objetivos

Legislación de gran impacto en el objetivo de impulsar una movilidad más limpia y responsable en España, elevando la movilidad sostenible a un derecho de todos los ciudadanos. Incluye la obligatoriedad de implementar planes de movilidad sostenible para centros de trabajo y grandes centros de actividad.

Situación actual

Pese a su reactivación a mediados de febrero en el Congreso de los Diputados, la ley sigue en proceso de trámite y todavía no se ha aprobado. Cabe recordar que la entrada en vigor de esta normativa es imprescindible para acceder a los Fondos Next Generation de la UE.

REGLAMENTO AFIR: HOMOGENEIZANDO LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA EN EUROPA

El Reglamento de Infraestructura de Combustibles Alternativos (AFIR), en vigor desde el 13 de abril de 2024, establece **objetivos claros para el despliegue de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos en toda la Unión Europea**. Su objetivo es garantizar una cobertura adecuada y homogénea, vinculando la potencia de la red de infraestructura al número de vehículos eléctricos en circulación.

Texto completo del reglamento AFIR

Objetivos de potencia de la red de infraestructura

- El AFIR exige que cada Estado miembro asegure una infraestructura de recarga pública proporcional al tamaño de su flota de vehículos eléctricos.
- En España, la infraestructura aún está en desarrollo:



PUNTOS DE RECARGA PÚBLICOS*



CON CARGA ULTRARRÁPIDA (>150KW)



PUNTOS DE RECARGA FUERA DE SERVICIO



TIEMPOS DE ESPERA PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN SERVICIO

* Fuente: Barómetro de electromovilidad (ANFAC, a fecha de cierre del primer trimestre del 2025).

Despliegue de infraestructura en corredores TEN-T según el reglamento AFIR

El reglamento establece metas específicas para los corredores de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T). En el transporte en carretera, AFIR establece los siguientes hitos y plazos:

CADA 60 KILÓMETROS, EN AMBOS SENTIDOS DE LA CIRCULACIÓN...

- 2025 RED BÁSICA**
- Un punto de recarga de ≥ 150 kW
 - Grupo de recarga ≥ 400 kW

- 2027 RED BÁSICA**
- Dos puntos de recarga de ≥ 150 kW
 - Grupo de recarga ≥ 600 kW

EN UN 50% DE LA RED GLOBAL

- Un punto de recarga de ≥ 150 kW
- Grupo de recarga ≥ 300 kW

- 2030 EN EL 100% DE LA RED GLOBAL**
- Un punto de recarga de ≥ 150 kW
 - Grupo de recarga ≥ 300 kW

- 2035 RED GLOBAL**
- Dos puntos de recarga de ≥ 150 kW
 - Grupo de recarga ≥ 600 kW

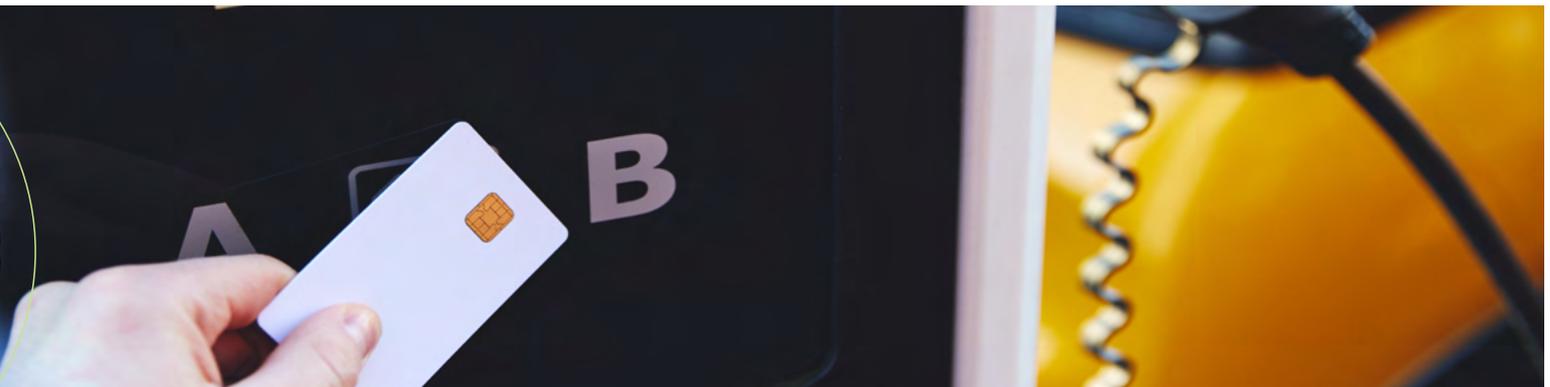


Red Básica: autovías que unen nodos poblacionales importantes y conforman, en su mayoría, los corredores Mediterráneo y Atlántico.

Red Global: vías que conectan capitales provinciales y enlazan con aeropuertos, estaciones de tren y puertos.

OBLIGATORIEDAD DE PAGO CON TARJETA EN PUNTOS RÁPIDOS

Desde abril de 2024, los nuevos puntos de recarga ≥ 50 kW deben aceptar pago con tarjeta. Los puntos existentes deben adaptarse antes de enero de 2027.



REGLAMENTO AFIR: HOMOGENEIZANDO LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA EN EUROPA (CONT.)

Los datos de la infraestructura actual en España reflejan la **necesidad de optimizar la distribución y reducir tiempos administrativos para cumplir con los objetivos del AFIR.**

Desafíos en España

- Retrasos en la implementación debido a procesos administrativos complejos.
- Falta de incentivos para operadores de carga rápida.
- Dificultades en la estandarización de medios de pago.

Soluciones propuestas:

- Mayor digitalización en la gestión de permisos para acelerar los plazos.
- Incentivos directos para operadores que instalen puntos de carga ultrarrápidos.
- Colaboración con el sector privado para optimizar la distribución de estaciones.
- Evolución del mercado de metales para baterías.



Afi

En colaboración con



VISA



IMPULSO A LA MOVILIDAD VERDE:

Presente y futuro de la infraestructura de recarga del vehículo eléctrico en España

Impulso a la movilidad verde

Informe elaborado por el Payment Innovation Hub y Afi, en colaboración con CaixaBank, Visa y Arval, que analiza la red de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en España, así como de los desafíos y oportunidades de futuro.



PLAN NACIONAL INTEGRADO DE ENERGÍA Y CLIMA: INVERSIÓN EN ENERGÍA FOTOVOLTAICA, HIDRÓGENO Y OTRAS FUENTES

España ha demostrado un firme compromiso con la transición energética, enfocándose en el desarrollo de energías renovables como la fotovoltaica y el hidrógeno verde. **El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2023-2030*** establece objetivos ambiciosos, incluyendo una reducción del 32% en las emisiones de gases de efecto invernadero respecto a 1990 y un objetivo de 81% de electricidad renovable para 2030.



Energía fotovoltaica

La energía solar fotovoltaica ha experimentado un crecimiento notable en España. Sin embargo, la potencia acumulada de autoconsumo fotovoltaico es de 8.585 MW, aún distante de los 19.000 MW proyectados para 2030. Este desfase se atribuye, en parte, a la necesidad de incentivos fiscales más robustos, mejoras en el acceso a la red y una simplificación administrativa para acelerar nuevas instalaciones.

POTENCIA ACUMULADA DE AUTOCONSUMO FOTOVOLTAICO

2024

8.585 MW

OBJETIVO 2030

19.000 MW



Hidrógeno verde

• El hidrógeno verde se perfila como una pieza clave en la descarbonización de sectores difíciles de electrificar como el transporte pesado y la industria. El Ministerio para la Transición Ecológica ha lanzado subastas para 1.200 MW de cogeneración hasta 2027, incentivando instalaciones que puedan consumir al menos un 10% de hidrógeno verde. Estas medidas buscan complementar los objetivos del PNIEC y promover una transición energética eficiente.



Inversión y desafíos

- El PNIEC 2023-2030 prevé una inversión total de 308.000 millones de euros hasta 2030, con un 82% de financiación privada.
- Esta inversión está destinada a:
 - Infraestructuras renovables
 - Redes eléctricas
 - Proyectos de eficiencia energética
- No obstante, persisten desafíos como:
 - Agilización de trámites administrativos
 - Mayor inversión en almacenamiento energético
 - Necesidad de incentivos fiscales adicionales
- Estos factores serán clave para garantizar que España alcance sus objetivos de energía limpia y movilidad sostenible.

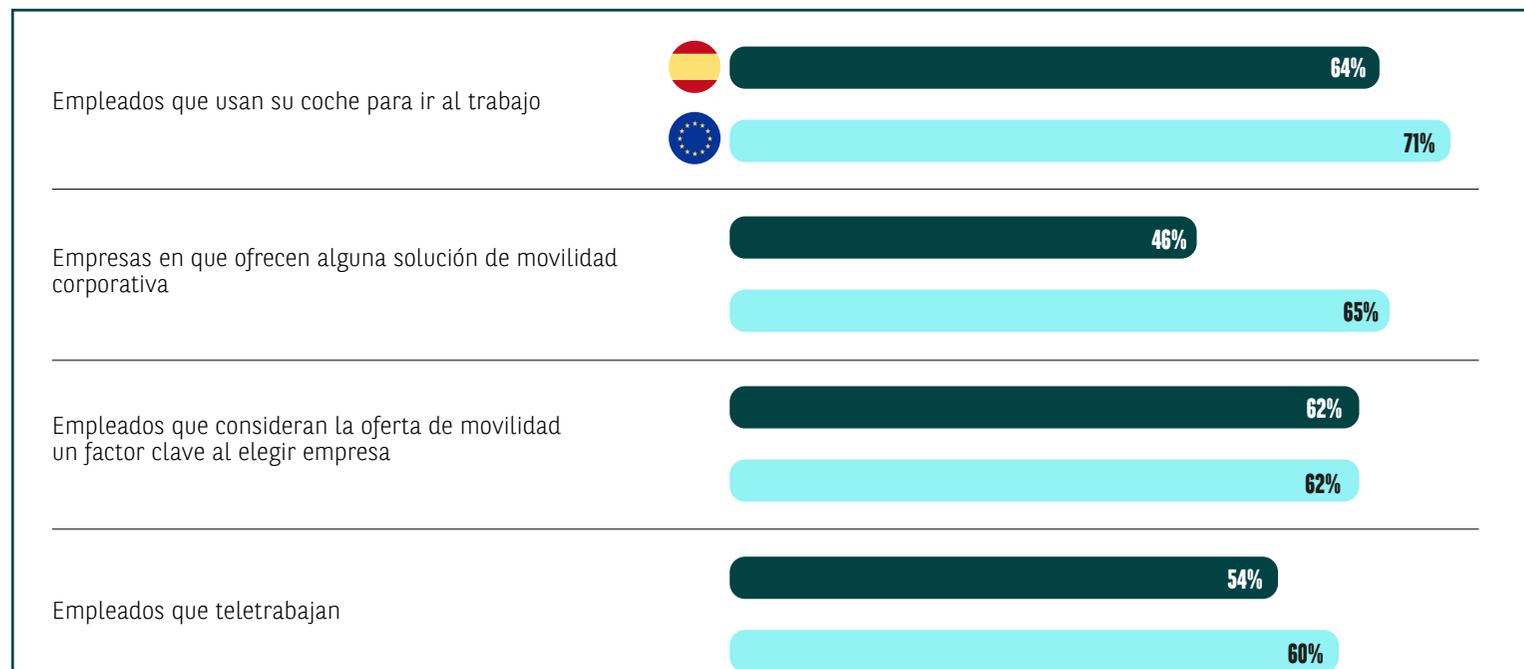
* El PNIEC 2023-2030 es la actualización del PNIEC 2021-2030 original, aprobada en 2024.

TENDENCIAS SOCIALES

La movilidad en España se encuentra en un punto de inflexión. Dos estudios recientes del *Arval Mobility Observatory* analizan cómo se desplazan los empleados y el nivel de compromiso con la movilidad sostenible en España, destacando la importancia de las soluciones de movilidad en la estrategia de recursos humanos y la progresiva concienciación sobre desplazamientos y viajes más sostenibles.

¿HACIA DÓNDE SE DIRIGE LA MOVILIDAD EN ESPAÑA? HÁBITOS DE LOS TRABAJADORES

Los datos de la **segunda edición del estudio sobre la movilidad de los empleados** destacan, entre otros aspectos, que ofrecer soluciones de movilidad a los empleados es una estrategia clave para atraer talento.



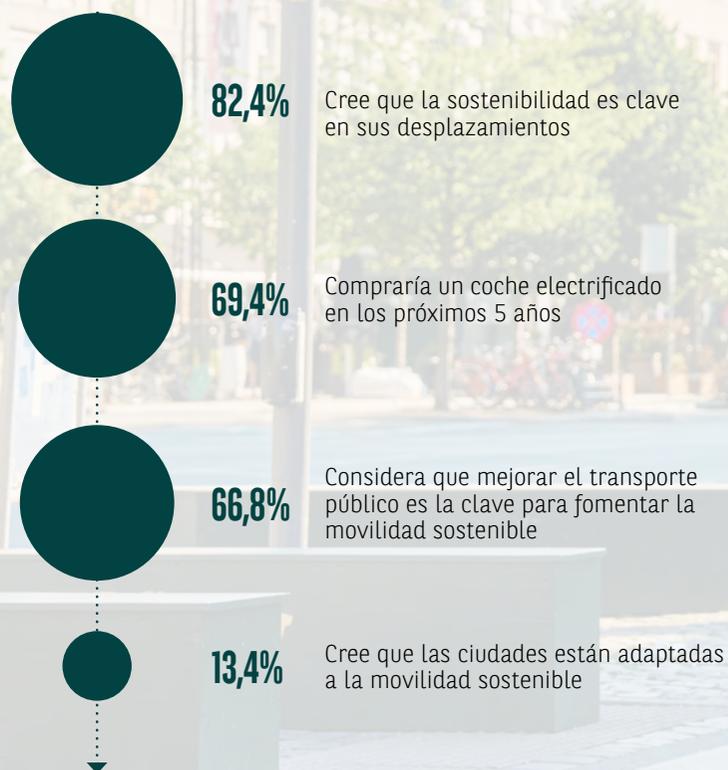
¿Cómo se desplazan los trabajadores españoles? (2ª edición, 2024).

Estudio sobre la movilidad de los empleados, que analiza sus prácticas actuales y sus expectativas respecto a las ofertas de movilidad de sus empresas. Elaborado a partir de 2.900 entrevistas a profesionales de compañías privadas de seis países europeos (Alemania, Bélgica, España, Francia, Italia y Países Bajos)

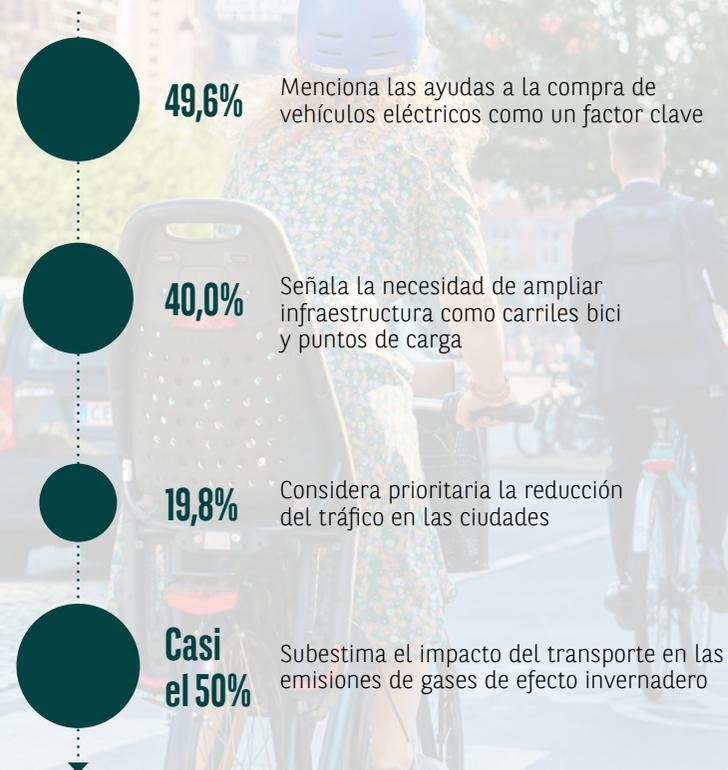
¿HACIA DÓNDE SE DIRIGE LA MOVILIDAD EN ESPAÑA?: CONCIENCIACIÓN AMBIENTAL

Los resultados de la **Radiografía de la movilidad sostenible en España** revelan un creciente interés de los españoles por adoptar hábitos sostenibles en sus desplazamientos y viajes, aunque persisten importantes desafíos estructurales y sociales.

Hábitos sostenibles en desplazamientos y viajes



Infraestructura y percepción del impacto ambiental





MOVILIDAD

Mercado del vehículo nuevo y parque
Mercado del vehículo de ocasión
Hacia un ecosistema de movilidad inteligente y sostenible

LA TENDENCIA SOCIAL



DATOS, INTELIGENCIA Y PERSONAS: EL VERDADERO MOTOR DE LA NUEVA MOVILIDAD

Paula Gómez Cuerda

Directora *business transformation* Arval España

Hablar hoy de movilidad es hablar de transformación. De una transformación profunda, que va mucho más allá de los vehículos eléctricos, los nuevos modelos de financiación o las infraestructuras. La movilidad está cambiando porque la tecnología en su amplio espectro, y especialmente el Internet de las cosas, la robótica y la inteligencia artificial, está reescribiendo las reglas del juego. Pero hay algo que a veces olvidamos: que detrás de esa revolución hay un recurso silencioso y poderoso común a todas las disciplinas que lo hace posible. Los datos, y cuando digo datos, digo datos con calidad.

Cada trayecto, cada decisión, cada vehículo conectado genera información. Millones de datos que, por sí solos, aislados, no dicen mucho. Es la inteligencia artificial la que convierte ese volumen ingente de información en conocimiento útil, en anticipación, en eficiencia, en acción. Gracias a los datos, hoy somos capaces de entender cómo nos movemos, por qué lo hacemos y qué podemos mejorar para hacerlo de forma más sostenible, más eficiente, rentable y segura. Pero la clave no está solo en los algoritmos, sino en cómo utilizamos esos datos para poner a las personas en el centro, como ya avanzaba la industria 5.0. La verdadera transformación de la

movilidad no vendrá solo de la tecnología, sino de la capacidad que tengamos para convertir esos datos en soluciones que mejoren la vida de los empleados, de los ciudadanos y de las empresas.

Los datos nos permiten diseñar planes de movilidad más flexibles, adaptadas a las necesidades reales de quienes las utilizan. Nos ayudan a decidir qué recurso de movilidad se adapta mejor a nuestra situación, a anticipar las necesidades de mantenimiento de una flota, a reducir las emisiones, a ofrecer alternativas de transporte más inclusivas y sostenibles. Nos permiten, en definitiva, tomar mejores decisiones.

Sin datos no hay inteligencia. Y sin inteligencia, no hay movilidad del futuro. Pero tampoco podemos olvidar que los datos no son un fin en sí mismos. Detrás de cada kilómetro recorrido, cada vehículo conectado, cada revelación que nos muestra un algoritmo, hay personas. Y es ahí donde debe estar siempre nuestro foco.

La movilidad inteligente es, ante todo, movilidad humana. Y los datos son el hilo invisible que nos conecta y nos permite construir un sistema de movilidad más eficiente, más sostenible, más responsable y más pensado para todos.



“
Detrás de cada kilómetro recorrido, cada vehículo conectado, cada revelación que nos muestra un algoritmo, hay personas. Y es ahí donde debe estar siempre nuestro foco.”



LA INFRAESTRUCTURA QUE HACE POSIBLE EL CAMBIO

Daniel Pérez

CEO y cofundador de Zunder

La movilidad eléctrica no es ya una cuestión de futuro, sino una transformación en curso que está redefiniendo cómo nos desplazamos, cómo planificamos las ciudades y cómo respondemos al reto climático desde la infraestructura.

En este contexto, la entrada en vigor del Reglamento europeo sobre Infraestructura para los Combustibles Alternativos (AFIR), parte del paquete *Fit for 55*, supone un punto de inflexión. Su objetivo: reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55% para 2030, garantizando una red de recarga accesible, interoperable y eficiente en toda Europa.

En Zunder tenemos los requisitos claros y llevamos años enfocándonos en que sean una realidad: estaciones de al menos 150kW para turismos y de 350kW para vehículos pesados en la red básica RTE-T, precios transparentes y métodos de pago abiertos. Contamos con más de 1.000 puntos de carga operativos en Europa, una cobertura del 96% del territorio español con

estaciones operativas cada 200 km y, si tenemos en cuenta las que tenemos ahora mismo en construcción, en breve ofreceremos una cobertura del 100%. Nuestro despliegue y foco continúa con la misma fuerza en Francia y Portugal, conectando corredores estratégicos y facilitando una movilidad eléctrica europea.

AFIR refuerza la visión común de avanzar hacia una Europa descarbonizada y verde en los próximos cinco años. En Zunder, esta normativa nos impulsa a seguir adelante con nuestra misión de construir una infraestructura de carga accesible, eficiente y conectada, que ofrezca soluciones de movilidad eléctrica para todos.

Contamos con la tecnología necesaria, el compromiso empresarial y el marco regulador adecuado, y continuaremos trabajando para asegurar que la movilidad eléctrica sea una opción real, cumpliendo con las normativas y liderando el cambio transformador que Europa necesita.



El Reglamento europeo sobre Infraestructura para los Combustibles Alternativos (AFIR)" supone un punto de inflexión para contar con una red de recarga de vehículos eléctricos accesible, interoperable y eficiente en toda Europa.



LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL Y LA CIBERSEGURIDAD EN LA AUTOMOCIÓN: PROTEGER LOS SISTEMAS COMO PRIORIDAD ESTRATÉGICA EN LA NUEVA ERA DIGITAL

Gustavo Samayoa

Managing director responsable de movilidad en Accenture España

Imaginemos un mundo donde los vehículos se conducen solos, se comunican entre sí y responden en tiempo real al entorno. Ese mundo ya no es ciencia ficción. La automoción ha entrado de lleno en la era de la inteligencia artificial (IA). Con cada nuevo avance, se abren nuevas brechas, pero también oportunidades para mejorar la seguridad y la eficiencia. ¿Estamos listos para aprovechar estas oportunidades y proteger estos sistemas críticos?

La IA está transformando el sector de la automoción, desde el diseño y la fabricación hasta la conducción autónoma y la experiencia a bordo. Vehículos que aprenden, se actualizan y toman decisiones complejas en segundos ya circulan por nuestras carreteras. Esta evolución ofrece un nuevo escenario de oportunidades para fortalecer la computación.

Desde la irrupción de modelos como ChatGPT a finales de 2022, los ciberataques han aumentado: el *ransomware* ha crecido un 76 % y el *phishing* un 1.265 %, según Accenture. Más de la mitad de los ejecutivos del sector cree que, en los próximos dos años, la adopción de IA mejorará significativamente la defensa contra los atacantes.

En este nuevo entorno, los vehículos conectados y autónomos se han convertido en un objetivo prioritario. Manipular un sensor, acceder remotamente a sistemas críticos o explotar vulnerabilidades en sistemas de *infotainment* son desafíos que podemos superar con IA.

Ante este panorama, proteger los sistemas se convierte en una prioridad estratégica. Las medidas clave incluyen:

- Incorporar la seguridad de la IA en los marcos de gobierno, riesgo y cumplimiento (GRC)
- Evaluar de forma continua los riesgos específicos de la IA
- Asegurar los entornos de IA desde los algoritmos hasta los datos
- Diseñar con “seguridad desde el diseño” ya en las fases iniciales

La innovación y la protección deben ir de la mano. La confianza del usuario, la seguridad vial y la integridad de todo el ecosistema digital dependen de ello. El futuro de la movilidad será inteligente y conectado, pero solo será viable si también es ciberseguro. Es el momento de anticiparse y proteger el futuro más inmediato.



“El futuro de la movilidad será inteligente y conectado, pero solo será viable si también es ciberseguro.”

MERCADO DEL VEHÍCULO NUEVO Y PARQUE

La evolución de nuevas matriculaciones consolida la tendencia de los últimos años, con un aumento de las ventas de vehículos de energías alternativas, aunque todavía lejos de las expectativas. Entre ellos, destaca el auge de los híbridos frente a la ralentización de los eléctricos puros.

Los datos del capítulo 02 han sido trabajados por la sociedad MSI Sistemas de Inteligencia de Mercados a partir de datos oficiales de la Dirección General de Tráfico (DGT).

LAS MATRICULACIONES DE TURISMOS SUPERAN LA BARRERA DEL MILLÓN Y LOS LCV VUELVEN A SUBIR A RITMO DE DOS CIFRAS

Las matriculaciones de vehículos nuevos (turismos + LCV) consolidaron en 2024 la tendencia positiva iniciada en 2023, con un **crecimiento global del 8% y los mejores resultados desde 2019**. En turismos se superó la simbólica cifra del millón de unidades, mientras que LCV repitió como la categoría con mayor incremento. Sin embargo, **el ritmo de crecimiento fue inferior a 2023**, cuando se alcanzaron cifras extraordinarias (+16,7% en turismos y +22,8% en LCV) al desbloquearse los factores que habrían frenado las ventas en ejercicios anteriores (crisis de semiconductores y conflictos geopolíticos).

Evolución nuevas matriculaciones por tipo de vehículo



+8,0%
VS 2023



+7,2%
VS 2023



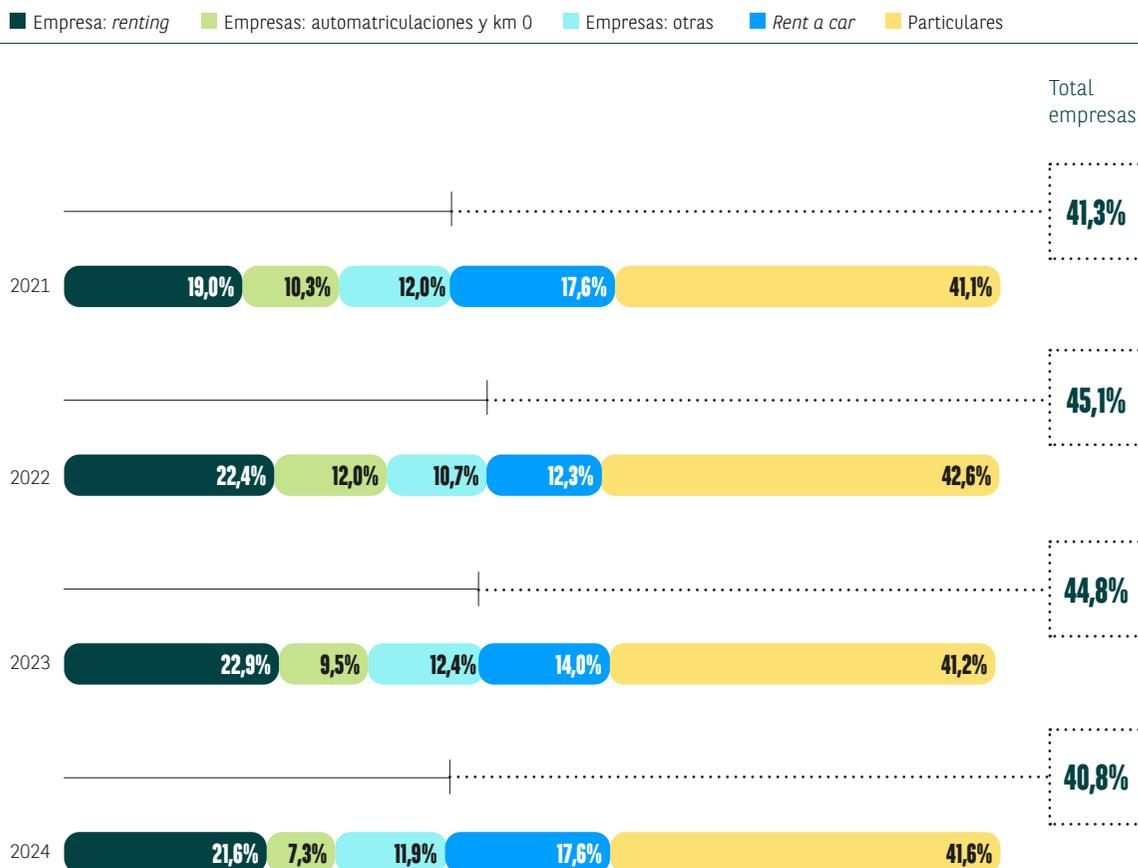
+13,1%
VS 2023



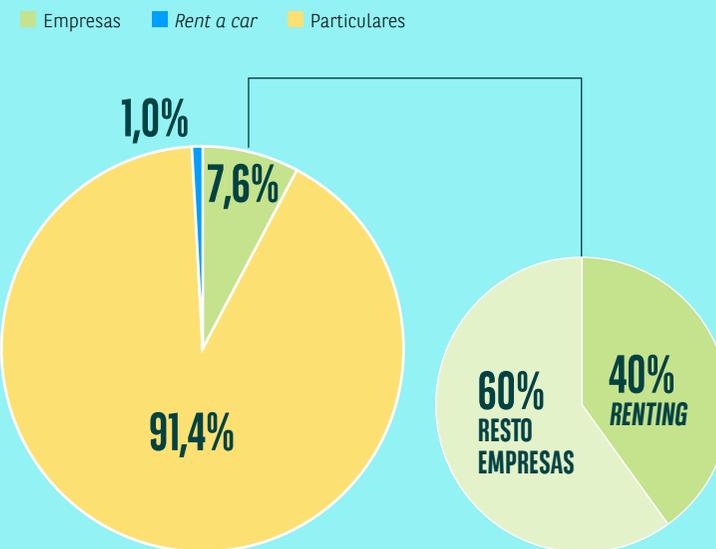
EL CANAL EMPRESAS REGISTRA SU MENOR CUOTA EN NUEVAS MATRICULACIONES EN CUATRO AÑOS

La cuota de nuevas matriculaciones atribuida al canal empresas (*renting* + automatriculaciones y km cero + otras) cae 4 p.p. en 2024, debido principalmente al **aumento del porcentaje de vehículos destinados al mercado de alquiler**. Sin embargo, un análisis detallado del auge del *rent a car* desvela que una parte significativa de su incremento se atribuye al desarrollo de un modelo de *renting* flexible (de 1 a 24 meses), frente al modelo de *renting* a largo plazo (48 meses).

Nuevas matriculaciones por canal de distribución



EL RENTING CONSOLIDA SU CUOTA EN EL PARQUE DEL CANAL EMPRESAS



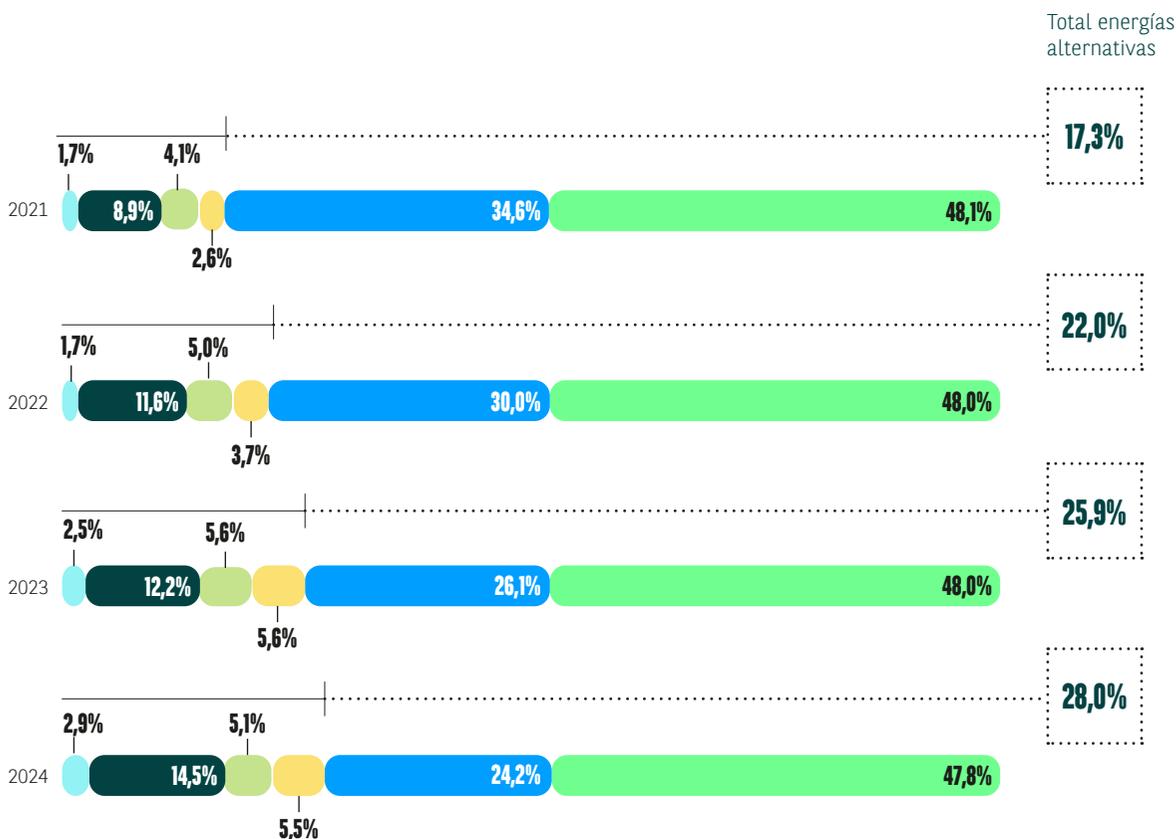
- El canal empresas supone en la actualidad el 7,6% del parque de vehículos del Estado, un porcentaje muy similar al registrado en 2024.
- Tampoco se observan cambios en la composición del parque de empresas por canal de distribución, en el que el *renting* consolida su 40% de cuota tras el incremento registrado en ejercicios anteriores (creció 5,5 p.p. entre 2020 y 2023).

LOS HÍBRIDOS LIDERAN EL INCREMENTO DE CUOTA DE NUEVAS MATRICULACIONES DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS

El análisis de las nuevas matriculaciones por tipo de combustible mantiene las tendencias observadas en los últimos años: **el progresivo incremento de los vehículos propulsados por energías alternativas y la solidez de las opciones de gasolina**, que prácticamente mantienen la misma cuota en los últimos cuatro años. El incremento de las energías alternativas está impulsado por las opciones híbridas (HEV), que crecen 2,3 p.p. en el último año, frente a la ralentización de los PHEV (-0,5 p.p.) y el mantenimiento de los BEV (-0,1 p.p.).

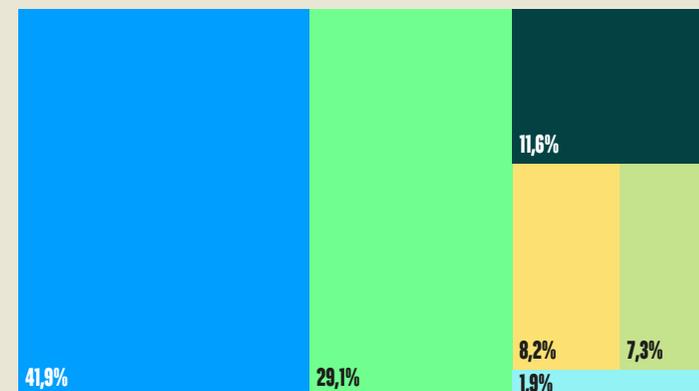
Nuevas matriculaciones por tipo de combustible

GLP/GNC HEV PHEV BEV Diésel Gasolina



LOS HÍBRIDOS TAMBIÉN GANAN TERRENO EN LAS MATRICULACIONES DEL CANAL EMPRESA, EN DETRIMENTO DE LOS BEV

GLP/GNC HEV PHEV BEV Diésel Gasolina



- En línea con la tendencia general del mercado, en la composición del canal empresa por tipo de combustible destaca el crecimiento de los HEV (+3 p.p.), frente a la caída de los BEV (-2 p.p.).
- El acumulado de energías alternativas alcanza el 29%, creciendo 1 p.p. respecto a 2024. La mayor cuota de vehículos diésel responde a la predominancia de este combustible en los vehículos LCV.

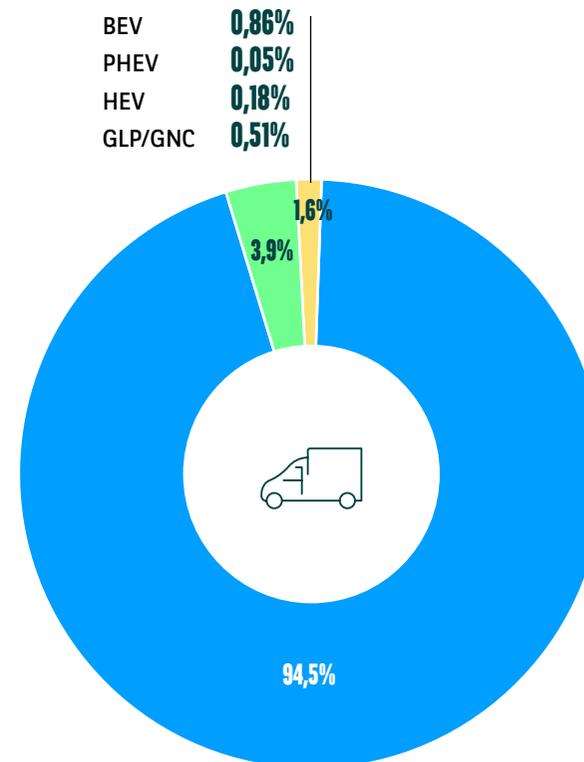
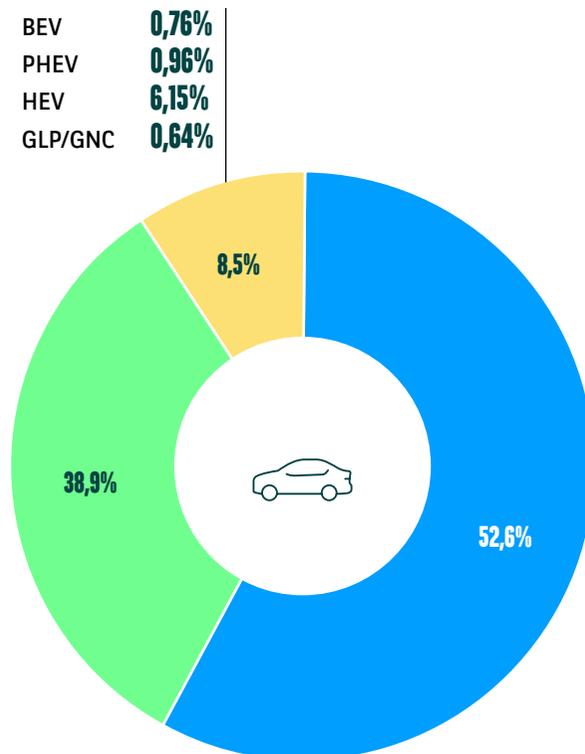
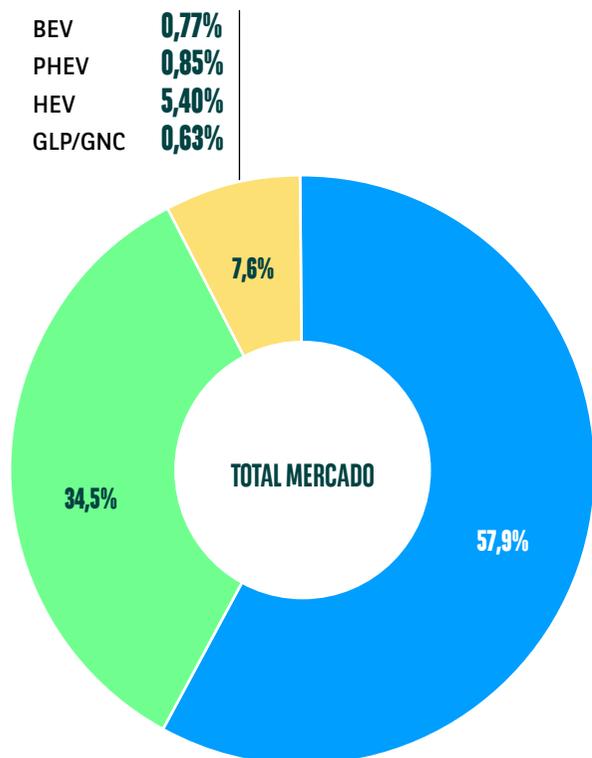


LOS MODELOS DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS DUPLICAN SU CUOTA EN EL PARQUE ACTUAL DE VEHÍCULOS EN UN AÑO, HASTA ALCANZAR EL 7,6%

El incremento constante de nuevas matriculaciones en los últimos años ha permitido que la cuota de vehículos propulsados por energías alternativas alcance el 8% del total de parque actual de vehículos, con un incremento de casi 4 p.p. respecto a la cuota del año anterior (3,8%). **La cuota se sitúa en el 8,5% en el caso de los turismos (+3,9 p.p. sobre 2023) y en el 1,6% en los LCV (+0,4 p.p.),** categoría en la que los vehículos diésel copan el parque con cerca de un 95%.

Distribución del total del parque por combustible

■ Diésel ■ Gasolina ■ Alternativas

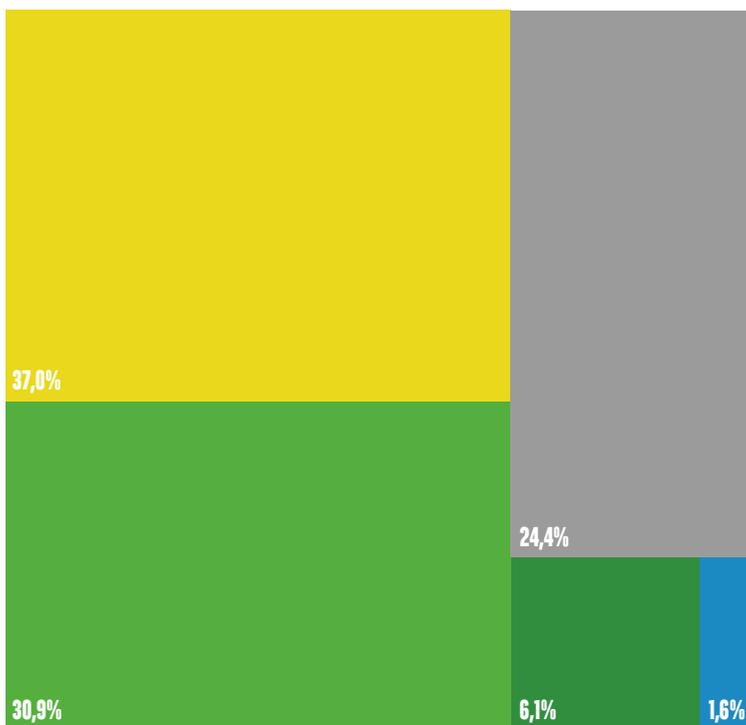


UN 25% DEL PARQUE DE VEHÍCULOS SE MANTIENE SIN ETIQUETA

El análisis del potencial contaminante del parque según su etiqueta ambiental presenta pocas novedades respecto al año anterior. Según este parámetro, **un 24,4% del parque no dispone de etiqueta** (-0,6 p.p. respecto a 2024), por lo que no puede circular por las ZBE existentes. **El aumento de las ventas de híbridos permite que el porcentaje de vehículos con etiqueta 0 o ECO alcance el 7,7%**, frente al 6% de 2024. **En el canal empresa, el conjunto de 0+ECO alcanza el 22,9%**, triplicando el total del parque.

Distribución del parque total por potencial contaminante

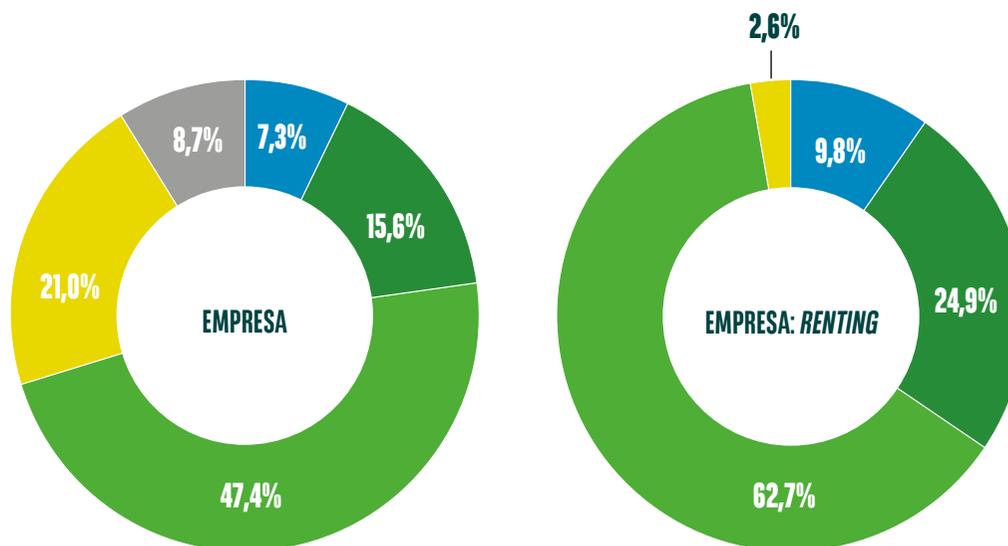
■ 0 Emisiones ■ Emisiones eco ■ Emisiones C ■ Emisiones B ■ Sin etiqueta



Los distintivos ambientales de la DGT clasifican los vehículos en función de su eficiencia energética e impacto medioambiental. Algunos ayuntamientos imponen restricciones específicas según el distintivo ambiental; en general, con menor afectación a vehículos ECO o cero.

Distribución del parque por potencial contaminante según canal

■ 0 Emisiones ■ Emisiones eco ■ Emisiones C ■ Emisiones B ■ Sin etiqueta



- El análisis por canal muestra un notable aumento de la cuota de vehículos con etiqueta 0 o ECO, que se sitúa en el 22,9% en el canal empresa (+4,1 p.p. respecto a 2024) y 34,7% en *renting* (+6,4 p.p.).
- La mayor renovación de los vehículos provoca que el porcentaje de etiqueta B en *renting* descienda al 2,6%.



LA CONSOLIDACIÓN DEL MERCADO DE TURISMOS IGUALA LA CUOTA DE LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Toyota mantiene el liderazgo como marca más vendida en el mercado de turismos en España, mejorando en 1 p.p. su cuota de 2024. El resto de las marcas del top 5 presentan una cuota muy similar, destacando la **subida de SEAT** (del quinto al tercer lugar) y la **caída de Kia** (del segundo al sexto).

Por modelos, el **Dacia Sandero repite en el primer lugar por duodécimo año consecutivo** y SEAT es la única marca que coloca dos referencias entre las cinco más vendidas.

El canal empresas presenta pocas diferencias respecto al año anterior y en *renting* destaca el incremento de cuota de Renault (+1,4 p.p.).

Matriculaciones turismos - Top 5 marcas

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs 2023
1	Toyota	95.679	9,4%	=
2	Volkswagen	66.984	6,6%	⬆️ 1
3	SEAT	65.324	6,4%	⬆️ 2
4	Hyundai	64.855	6,4%	=
5	Renault	64.243	6,3%	⬆️ 2

Matriculaciones turismos - Top 5 Modelos

	Modelo	Volumen
1	Dacia Sandero	33.328
2	Toyota Corolla	22.123
3	SEAT Ibiza	22.037
4	Hyundai Tucson	21.603
5	SEAT Arona	20.269

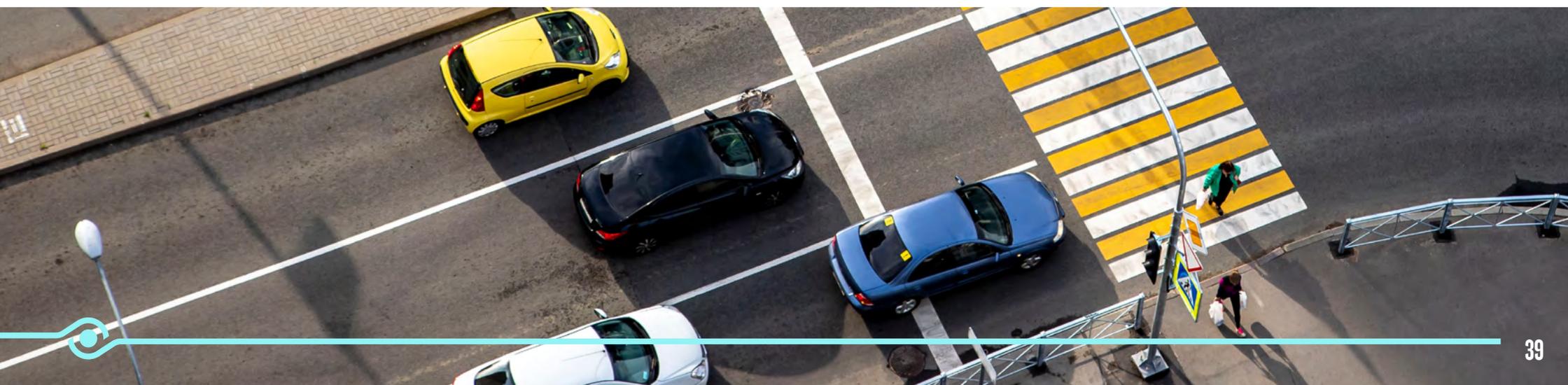
Matriculaciones turismos - Top 5 marcas por canal

Total empresa

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs 2023
1	Mercedes	9.191	9,6%	=
2	Toyota	8.032	8,4%	=
3	Renault	7.433	7,8%	=
4	BMW	7.076	7,4%	⬆️ 1
5	Volkswagen	5.404	5,6%	⬆️ 1

Empresa: *Renting*

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs 2023
1	Volkswagen	20.965	10,5%	=
2	Renault	15.899	7,9%	⬆️ 3
3	BMW	15.870	7,9%	=
4	Toyota	15.558	7,8%	⬇️ 2
5	Audi	13.048	6,5%	⬇️ 1



AUMENTO DE LA COMPETENCIA EN EL MERCADO DE VEHÍCULOS COMERCIALES

El top 5 de marcas de vehículos comerciales también presenta una **reducción de las diferencias en cuota respecto al año anterior. Renault mantiene el primer lugar** y destaca el intercambio de puestos entre Citroën y Ford. Destaca que las marcas del top 5 concentran más del 65% de ventas de este segmento.

Por modelos, el **Citroën Berlingo repite como referencia más vendida** y destaca la entrada en el top 5 del Volkswagen Caddy, que asciende del décimo al quinto lugar.

Matriculaciones LCV - Top 5 marcas

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs 2022
1	Renault	28.825	17,4%	=
2	Citroën	21.776	13,1%	⬆️ 2
3	Peugeot	21.114	12,7%	=
4	Ford	20.664	12,4%	⬇️ 2
5	Volkswagen	17.090	10,3%	=

Matriculaciones LCV - Top 5 modelos

	Modelo	Volumen
1	Citroën Berlingo	14.622
2	Peugeot Rifter	9.691
3	Renault Express	9.673
4	Renault Kangoo	8.131
5	Volkswagen Caddy	6.635

Matriculaciones LCV - Top 5 marcas por canal

Total empresa

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs 2022
1	Renault	7.179	15,9%	=
2	Ford	6.828	15,1%	=
3	Toyota	4.853	10,8%	⬆️ 2
4	Peugeot	4.418	9,8%	=
5	Citroën	3.781	8,4%	⬇️ 2

Empresa: *Renting*

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs 2022
1	Renault	16.056	29,1%	=
2	Citroën	9.321	16,9%	⬆️ 1
3	Peugeot	7.624	13,8%	⬇️ 1
4	Toyota	4.662	8,4%	⬆️ 4
5	Ford	4.559	8,3%	⬇️ 1



TESLA DOMINA CON CLARIDAD EL MERCADO DE TURISMOS ELÉCTRICOS, CON GRAN DIVERSIDAD DE MARCAS EN LCV

Esta edición del barómetro incorpora, por primera vez, el análisis de las marcas y modelos de vehículos eléctricos (BEV) más comercializados en España. **Tesla domina con autoridad el segmento de turismos eléctricos**, con un 29% de cuota y los dos modelos más vendidos. En esta lista, destaca la **irrupción del fabricante chino BYD**.

Por su parte, el segmento de LCVs presenta una mayor competencia, de la mano de las marcas tradicionalmente mejor posicionadas, aunque con el Ford Transit como claro líder del mercado.

Matriculaciones turismos eléctricos - Top 5 marcas

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs 2022
1	Tesla	16.690	29,1%	=
2	BMW	3.990	7,0%	⬆️ 3
3	BYD	3.810	6,7%	⬆️ 20
4	Mercedes	3.411	6,0%	⬇️ 1
5	Volvo	3.246	5,7%	⬆️ 5

Matriculaciones turismos eléctricos - Top 5 modelos

	Modelo	Volumen
1	Tesla Model 3	11.049
2	Tesla Model Y	5.499
3	MG 4	2.669
4	Volvo EX30	2.358
5	BMW iX1	1.807

Matriculaciones LCVs eléctricos - Top 5 marcas

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs 2022
1	Citroën	1.349	19,9%	=
2	Ford	1.113	16,4%	⬆️ 3
3	Peugeot	900	13,3%	⬇️ 1
4	Renault	799	11,8%	⬇️ 1
5	Toyota	741	10,9%	⬆️ 1

Matriculaciones LCVs eléctricos - Top 5 modelos

	Modelo	Volumen
1	Ford Transit	1.113
2	Renault Kangoo	767
3	Citroën Jumper	554
4	Citroën Berlingo	517
5	Volkswagen ID.Buzz	508

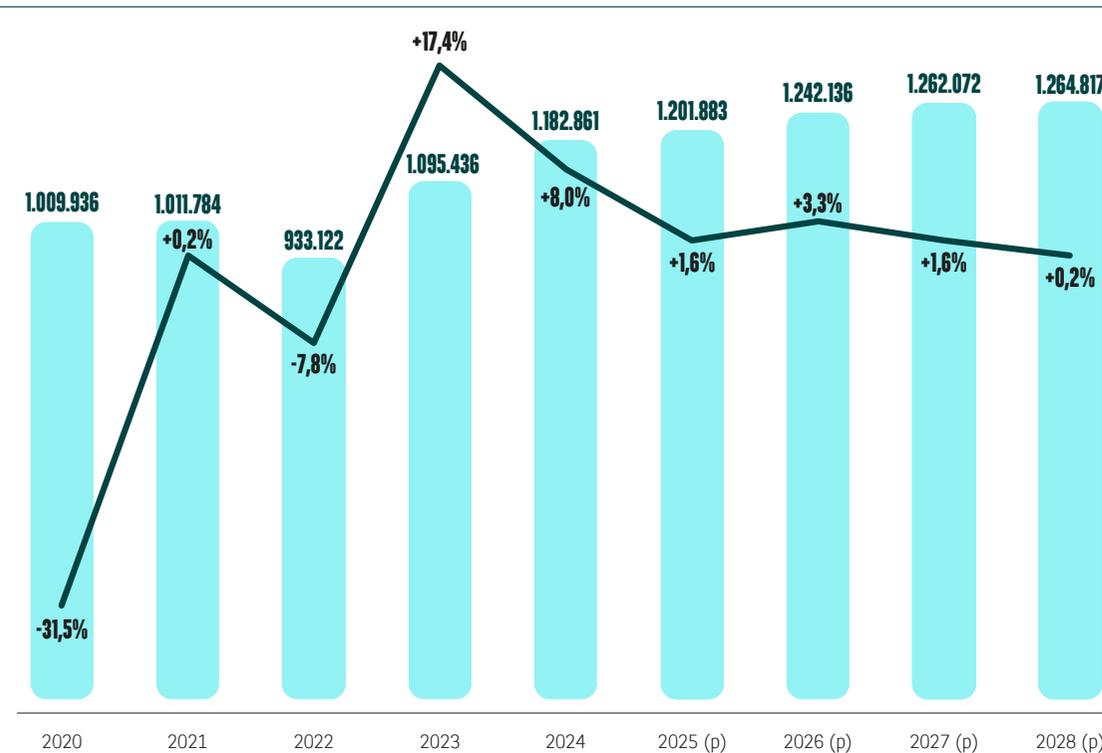


EVOLUCIÓN ESTABLE DE LAS NUEVAS MATRICULACIONES, A LA ESPERA DEL IMPACTO DE LA NORMATIVA CAFE

La previsión de nuevas matriculaciones en los próximos años mantiene una evolución estable a corto plazo, con **cuotas de incremento más contenidas que en los últimos ejercicios**, todavía condicionados por la pandemia y sus consecuencias. Sin embargo, esta evolución queda **condicionada al impacto de la normativa europea CAFE**, que establece sanciones a los fabricantes que superen los límites de emisiones en vehículos vendidos. Su aplicación estaba prevista para 2025, pero finalmente se evaluará la media acumulada de emisiones entre 2025 y 2027, por lo que su impacto puede quedar aplazado.

Previsión nuevas matriculaciones

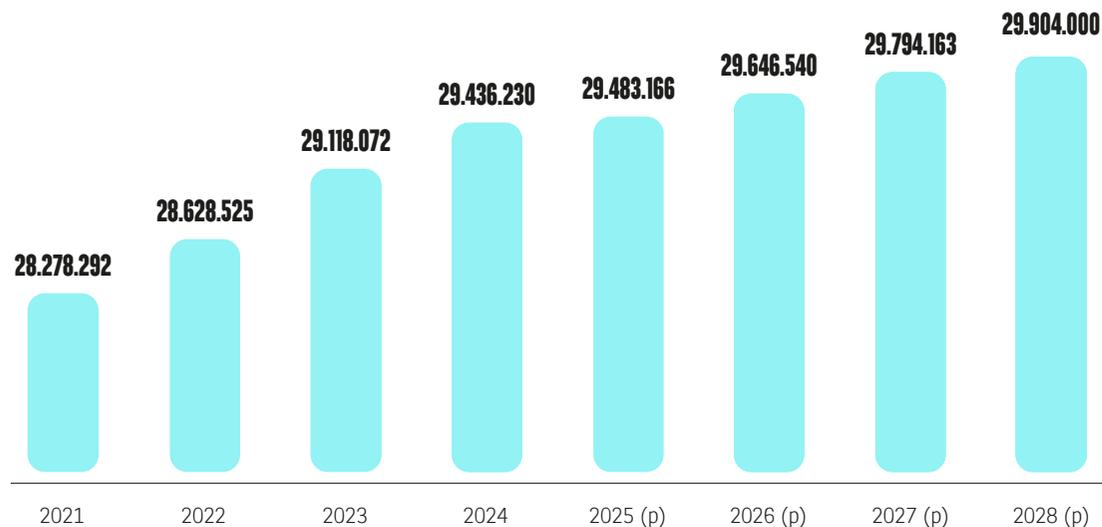
■ Total matriculaciones ■ Evolución vs año anterior



INCREMENTO PROGRESIVO DEL PARQUE DE VEHÍCULOS, CON UNA EDAD MEDIA CADA VEZ MÁS ELEVADA

El análisis de la evolución del parque total de vehículos muestra la **tendencia al crecimiento constante, aunque a un ritmo más contenido** que en los años anteriores (incremento del 1,1% en 2024 frente al año anterior). En paralelo, **la edad media de los vehículos también sigue aumentando**, hasta los 14,5 años en turismos.

Evolución y previsión del parque total



EL PARQUE SIGUE ENVEJECIÉNDOSE

EDAD MEDIA DEL PARQUE DE TURISMOS (AÑOS)



Fuente: ANFAC / DGT.

MERCADO DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN

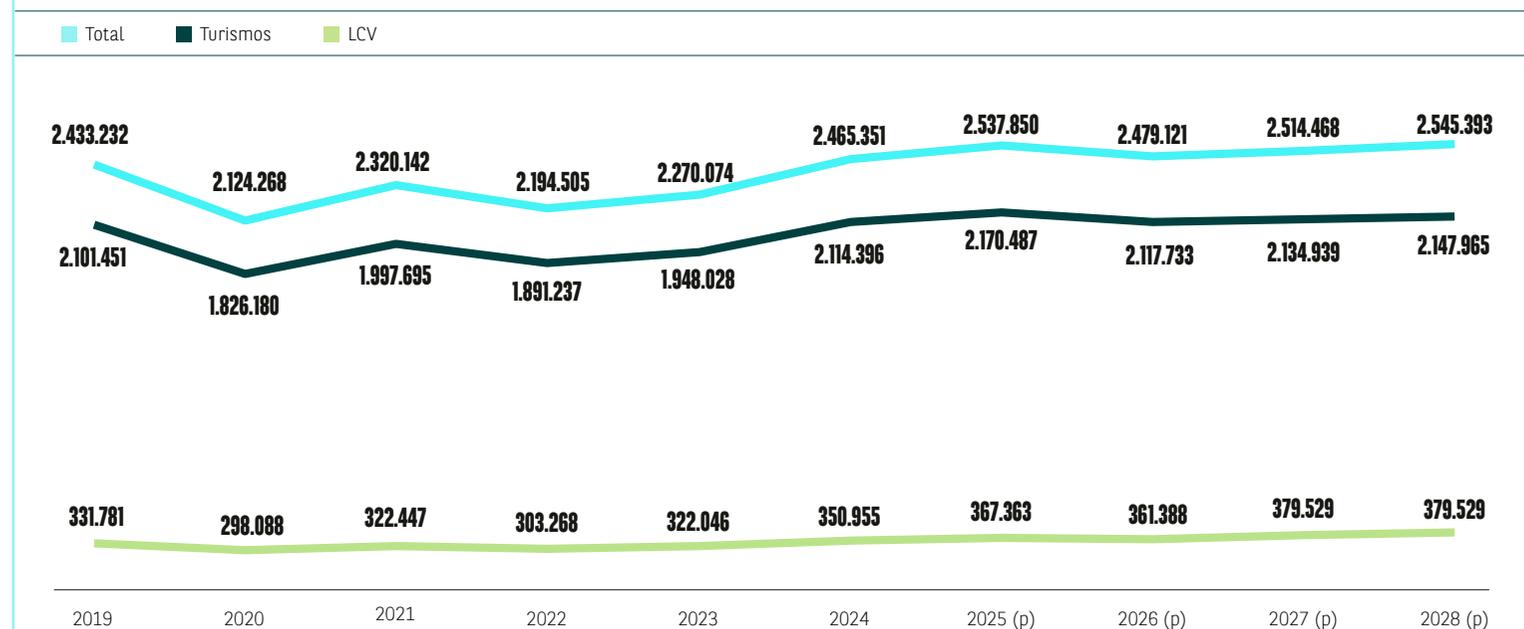
Nuevo ejercicio de incremento de las ventas de vehículos de ocasión, que consolidan plenamente la tendencia de los últimos años y se sitúan como un elemento fundamental a la hora de analizar la evolución del parque y las políticas a aplicar. El aumento se da por igual en turismos y LCV.

Los datos del capítulo 02 han sido trabajados por la sociedad MSI Sistemas de Inteligencia de Mercados, a partir de datos oficiales de la Dirección General de Tráfico (DGT).

LAS VENTAS DE VEHÍCULOS DE OCASIÓN CRECEN MÁS DE UN 8%

Las transferencias de vehículos de ocasión han aumentado un 8,6% en 2024 en relación con el año anterior, con un **crecimiento similar en todas las categorías: los turismos también crecen un 8,6% y los LCV, un 8,9%**. Las previsiones indican una estabilización del crecimiento en 2025 (+2,6% en turismos y +4,7% en LCV) y una evolución más imprecisa en años siguientes.

Evolución transferencias vehículos de ocasión por tipo de vehículo

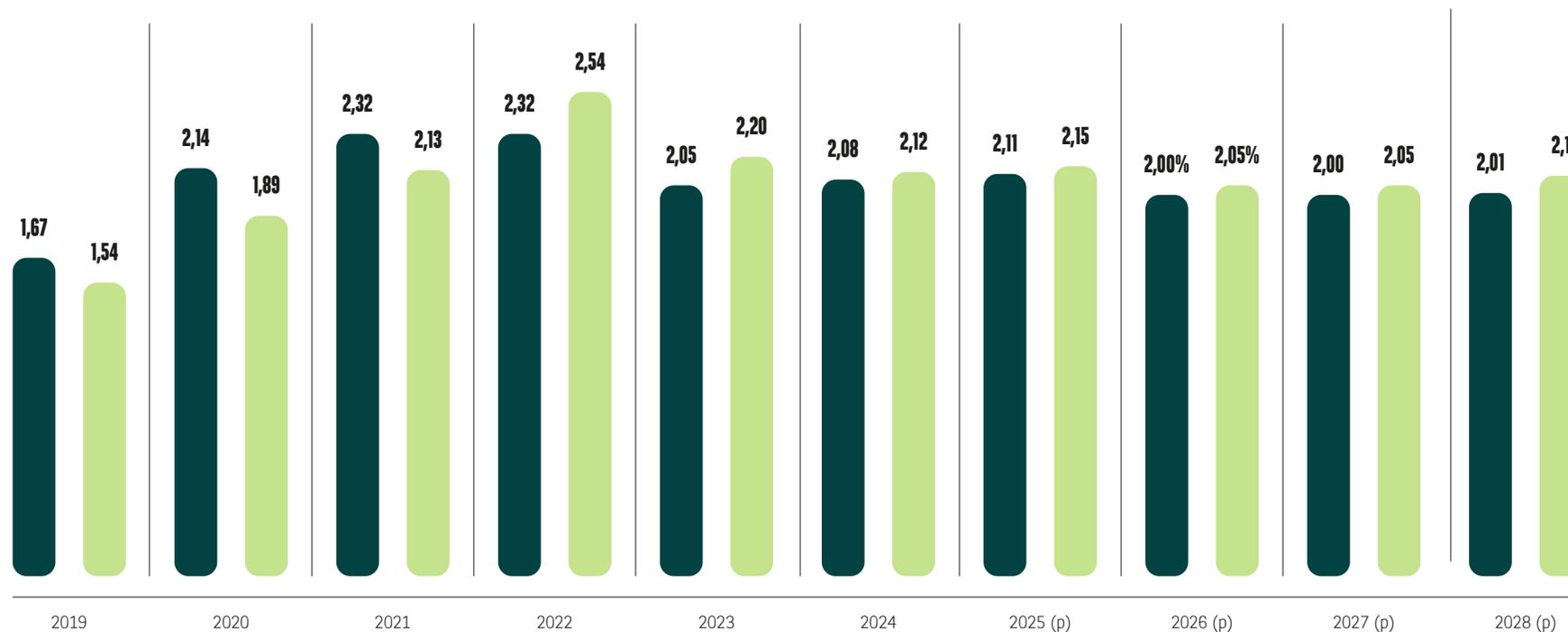


LA RATIO DEL MERCADO DE OCASIÓN / NUEVO SE CONSOLIDA EN DOS VEHÍCULOS DE OCASIÓN VENDIDOS POR CADA VEHÍCULO NUEVO MATRICULADO, CON UNA RATIO EN LCV SUPERIOR A LAS PREVISIONES

Un indicador clave en el análisis del mercado es la **ratio de ventas de vehículo de ocasión sobre las matriculaciones de vehículos nuevos**. Esta ratio aumentó de forma muy significativa entre 2019 y 2022 como consecuencia del impacto de la pandemia en la industria y los hábitos de los usuarios. En 2023, quedó fijada en **dos vehículos de ocasión vendidos por cada vehículo nuevo matriculado** y la previsión es que se mantenga estable en los próximos años. **Esta ratio es casi idéntica en turismos y LCV**, aunque en el caso de comerciales cabe destacar su progresivo incremento respecto a las previsiones de la anterior edición del estudio.

Evolución ratio vehículos nuevos / vehículos de ocasión

■ Turismos ■ LCV



EL DIÉSEL SIGUE LIDERANDO CON CLARIDAD LAS VENTAS DE OCASIÓN, CON PROGRESIVA PÉRDIDA DE CUOTA EN FAVOR DE LAS ENERGÍAS ALTERNATIVAS

El análisis de transferencias de vehículos de ocasión por tipo de combustible mantiene claramente al diésel como opción más vendida en 2024 (52,5% en turismos y 95,4% en comerciales), aunque con un progresivo descenso de cuota respecto a años anteriores en línea con las tendencias generales del mercado. Las previsiones para 2025 apuntan a un **aumento de las ventas en todas las categorías; especialmente significativo en combustibles alternativos, pese a mantener una cuota todavía baja.**

Ventas de turismos de ocasión por tipo de combustible



	2024		2025 (p)		Evolución
	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	
Diésel	1.109.353	52,5%	1.118.566	51,5%	+0,8%
Gasolina	781.599	36,9%	801.469	36,9%	+2,5%
Otros	223.444	10,6%	250.452	11,6%	+12,1%
Totales	2.114.396		2.170.487		+2,6%

Ventas de comerciales de ocasión por tipo de combustible



	2024		2025 (p)		Evolución
	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	
Diésel	334.646	95,4%	350.466	95,4%	+4,7%
Gasolina	11.304	3,2%	11.473	3,1%	+1,5%
Otros	5.005	1,4%	5.424	1,5%	+8,4%
Totales	350.955		367.363		+4,6%





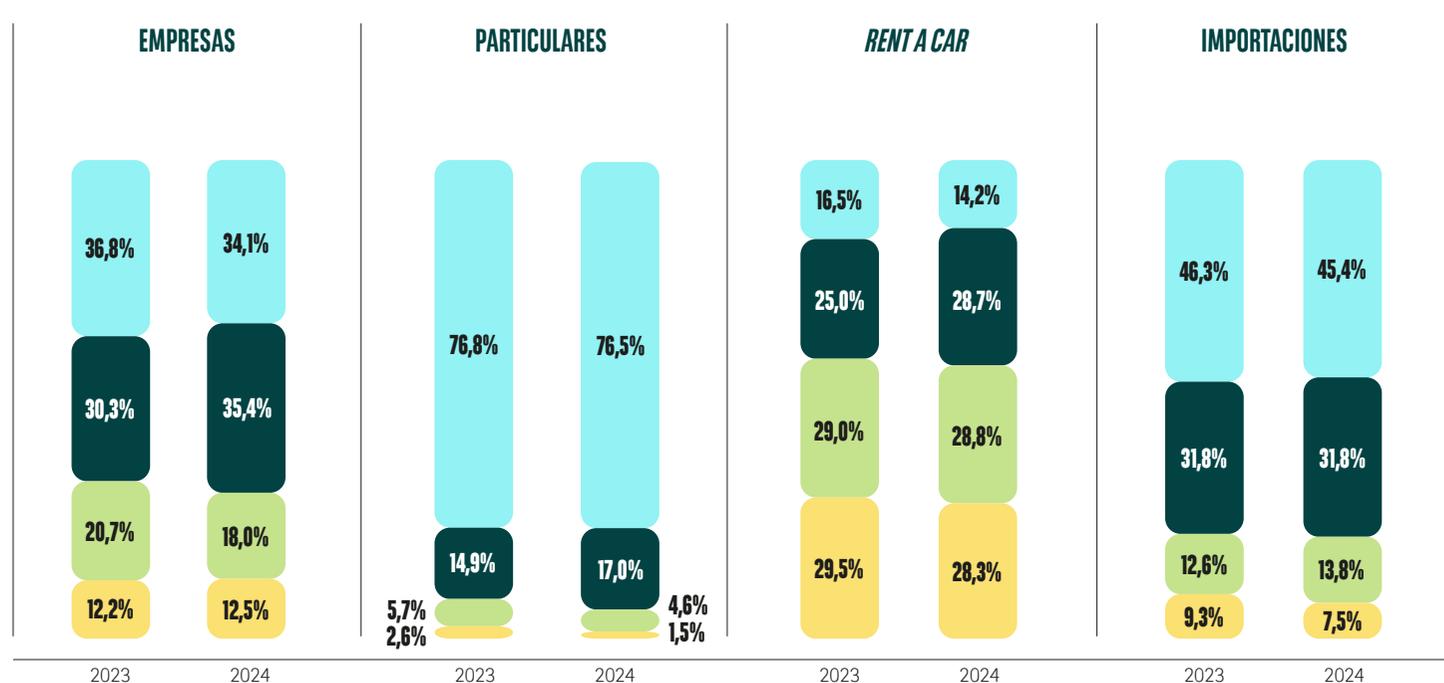
LOS PARTICULARES MANTIENEN LA POSESIÓN DEL TURISMO MÁS DE 10 AÑOS

La comparación de las ventas según el canal de procedencia y la antigüedad del turismo muestra la **estabilidad del mercado, que apenas registra variaciones respecto a años anteriores**. Los particulares se resisten a cambiar de vehículo y mantienen la posesión el mayor tiempo posible, ya que más del 75% de los vehículos transferidos en 2024 se situaron por encima de los diez años. La otra cara de la moneda la representa la **modalidad de rent a car, que se desprende mayoritariamente de sus unidades antes de superar los dos años de vida**.

Ventas de turismos de ocasión por canal de procedencia y antigüedad del vehículo



>10 años 5-10 años 2-4 años <2 años





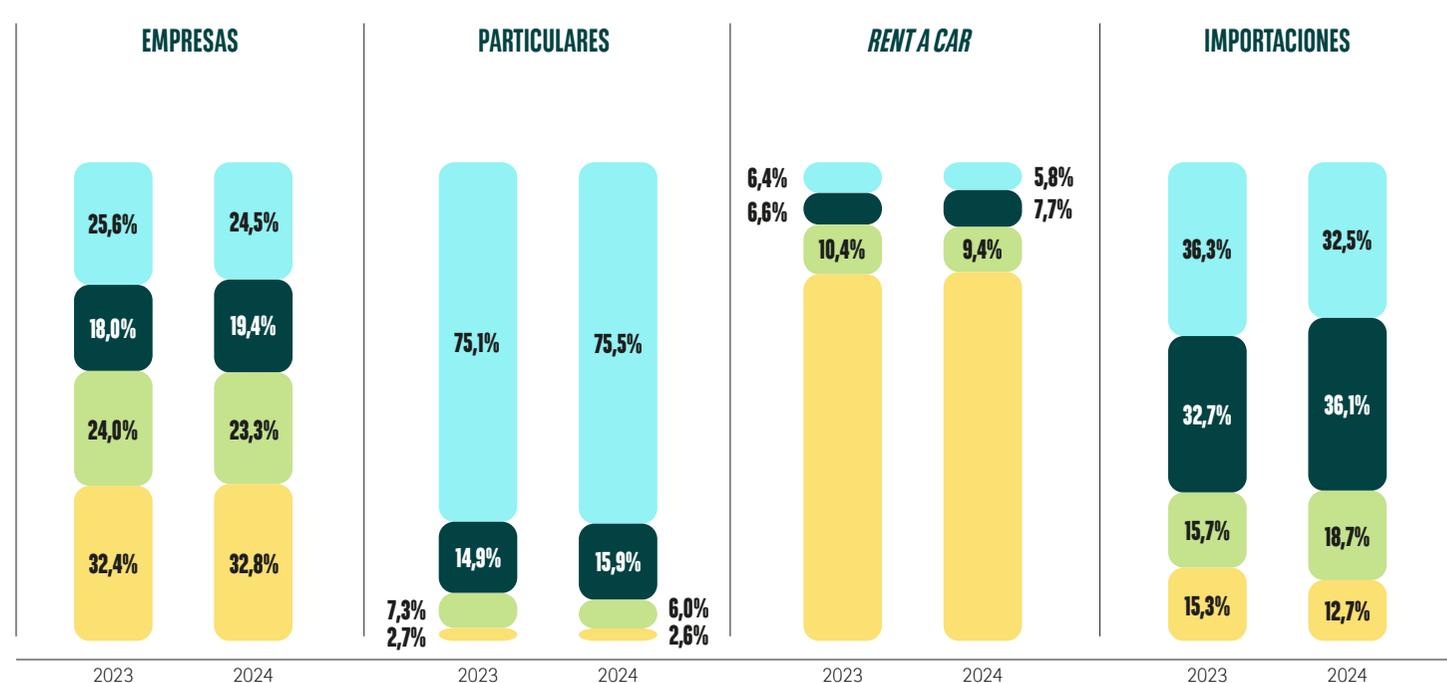
LONGEVIDAD MÁS ACUSADA EN LOS VEHÍCULOS COMERCIALES QUE EN LOS TURISMOS

En el caso de los vehículos comerciales, la longevidad del parque se mantiene como el rasgo más destacado. A diferencia del mercado de turismos de ocasión, destaca la **antigüedad de los vehículos transferidos en los canales de empresas e importación**. Cabe también citar el caso del *rent a car*, en el que la antigüedad de los vehículos comerciales transferidos es significativamente más elevada que en el caso de los turismos. Pese a ello, el canal *rent a car* sigue presentando la mayor tasa de renovación de flotas, con una diferencia muy significativa respecto al resto.

Ventas de LCV de ocasión por canal de procedencia y antigüedad del vehículo



■ >10 años ■ 5-10 años ■ 2-4 años ■ <2 años



HACIA UN ECOSISTEMA DE MOVILIDAD INTELIGENTE Y SOSTENIBLE

La evolución de la movilidad autónoma, la progresiva integración de la inteligencia artificial (IA) y la consolidación de la micromovilidad se presentan como tres motores clave de la movilidad del futuro. Como principal novedad, destaca el uso de la IA como recurso para la mejora de la eficiencia y la seguridad vial, aunque precisa de regulaciones adecuadas para una adopción ética y segura. La consolidación de un modelo de movilidad más eficiente y sostenible precisa, además, de una colaboración cada vez más estrecha entre administraciones, empresas y usuarios.



DESARROLLO Y EVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD AUTÓNOMA

El avance en movilidad autónoma se encuentra en diferentes fases de desarrollo:



OPTIMIZACIÓN DE TECNOLOGÍAS Y PRUEBAS PILOTO EN ENTORNOS URBANOS CONTROLADOS.



EXPANSIÓN DEL MODELO DE MOVILIDAD COMO SERVICIO (MaaS), INTEGRANDO VEHÍCULOS AUTÓNOMOS EN EL TRANSPORTE PÚBLICO.



CONSOLIDACIÓN DE LA IA EN LA LOGÍSTICA Y ÚLTIMA MILLA, CON APLICACIONES PARA OPTIMIZAR ENTREGAS Y REDUCIR TIEMPOS DE DESPLAZAMIENTO.



LA OPTIMIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA URBANA PARA LA MOVILIDAD AUTÓNOMA Y COMPARTIDA MARCARÁ EL FUTURO DEL SECTOR.

Casos de éxito



ALEMANIA

La normativa vigente desde 2021 permite la operación de vehículos autónomos de nivel 4 en determinadas áreas. Empresas como MAN y NIO han desarrollado programas piloto para evaluar la viabilidad de esta tecnología en logística y transporte público.



ESTADOS UNIDOS

Compañías como Waymo y Cruise han desplegado servicios de robotaxis en ciudades como San Francisco. Sin embargo, la reciente retirada de General Motors de este sector ilustra los desafíos tecnológicos y económicos asociados con la implementación a gran escala de estos servicios.

UN MARCO EUROPEO PARA UNA MOVILIDAD CONECTADA Y SEGURA: EL NUEVO PROTAGONISMO DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL

La creciente digitalización de la movilidad ha llevado a la Unión Europea a establecer un **marco regulador que garantice el uso seguro y ético de la inteligencia artificial** en este ámbito.

El reglamento de IA de la UE (AI Act), en vigor desde agosto de 2024, clasifica los sistemas de IA según su nivel de riesgo y establece medidas para garantizar su transparencia y supervisión.



Ámbitos de implantación de la AI Act

En el sector de la movilidad, la *AI Act* aplica en áreas como:



- **Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor (ADAS):** tecnologías que contribuyen a reducir accidentes y mejorar la seguridad vial.



- **Movilidad autónoma:** aplicaciones de IA en vehículos de conducción automatizada.



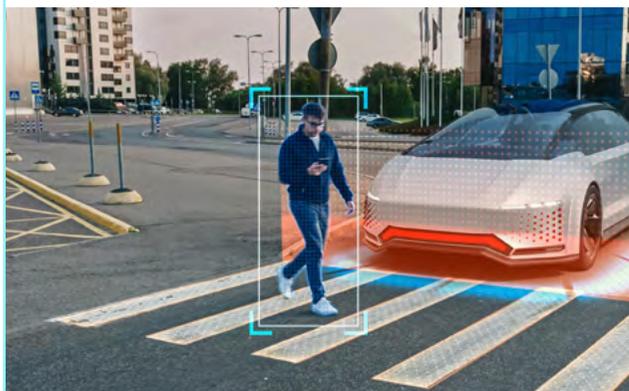
- **Optimización del transporte público y privado:** algoritmos predictivos que optimizan rutas y reducen la congestión en ciudades.

Aplicaciones clave de la IA en la movilidad



1. GESTIÓN DEL TRÁFICO URBANO

El análisis de datos en tiempo real permite mejorar la gestión del tráfico, optimizando la circulación y reduciendo las emisiones. Ciudades como Granada han implementado soluciones basadas en IA para monitorear y regular el tráfico, contribuyendo a una movilidad más eficiente y sostenible.



2. SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE RIESGOS

Los sistemas de IA permiten detectar patrones de conducción peligrosa y anticipar condiciones adversas. Tecnologías como la visión artificial y el análisis de datos de sensores pueden identificar riesgos en la vía y activar medidas preventivas, mejorando la seguridad de conductores y peatones.



3. MANTENIMIENTO PREDICTIVO

La IA facilita el diagnóstico de fallos mecánicos antes de que ocurran, optimizando el mantenimiento de vehículos y reduciendo costes operativos. Esta función es especialmente relevante en flotas de transporte y logística, donde la disponibilidad de los vehículos es un factor clave.

MICROMOVILIDAD: EVOLUCIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL SECTOR

La micromovilidad ha adquirido un papel relevante en la movilidad urbana, favoreciendo **alternativas sostenibles como bicicletas eléctricas y patinetes compartidos**. En España, este sector ha crecido de manera significativa, acompañado por iniciativas regulatorias y estrategias de consolidación empresarial.



Incentivos para la adopción de bicicletas y e-bikes

Las administraciones públicas han implementado incentivos para fomentar la movilidad activa.

En septiembre de 2024, el Gobierno español aprobó un plan de 40 millones de euros en ayudas, destinadas a:

- Reducción de tarifas en sistemas de bicicletas públicas (BiciMAD en Madrid, Bicing en Barcelona).
- Subvenciones para la compra de bicicletas eléctricas por parte de particulares y empresas de reparto.



Regulación de Vehículos de Movilidad Personal (VMP)

El uso creciente de patinetes eléctricos ha llevado a distintas ciudades a reforzar su regulación. En Barcelona, desde febrero de 2025, se exige uso obligatorio de casco y se prohíbe la circulación en aceras, con sanciones para quienes incumplan la normativa.

Un estudio del RACC indica que el 75% de los conductores de patinetes en Barcelona ha circulado por la acera en algún momento, lo que resalta la necesidad de campañas de concienciación y una regulación clara para garantizar la convivencia con peatones.



Consolidación del mercado de micromovilidad

El sector ha experimentado una fase de reestructuración y concentración de operadores. En octubre de 2024, las empresas TIER y Dott anunciaron su fusión, operando bajo una única marca en 427 ciudades. Por otro lado, SEAT ha abandonado su negocio de movilidad compartida para centrarse en la producción de vehículos eléctricos.

Estos movimientos reflejan la evolución del mercado hacia modelos más sostenibles y económicamente viables, en los que la regulación y el apoyo institucional jugarán un papel determinante.

LENTA IMPLANTACIÓN DE DISPOSITIVOS TELEMÁTICOS EN LAS FLOTAS CORPORATIVAS

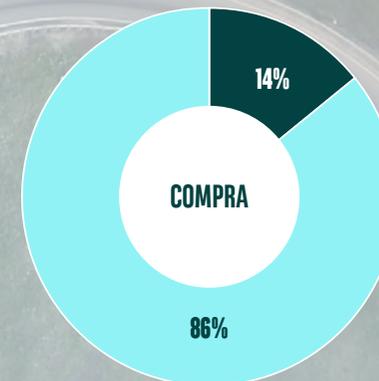
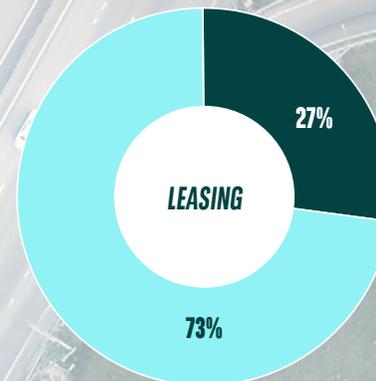
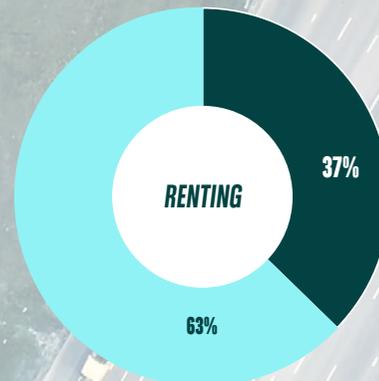
Ligero incremento de la implantación de dispositivos telemáticos en las flotas. En 2024 crecen en todas las modalidades de contratación (destaca el aumento de +3,9 p.p. en *leasing*) y en LCV. La única excepción son los turismos, que repiten el dato de 2024.

SE MANTIENE LA TENDENCIA DE UNA MAYOR IMPLANTACIÓN DE DISPOSITIVOS TELEMÁTICOS EN VEHÍCULOS DE RENTING Y TURISMOS.

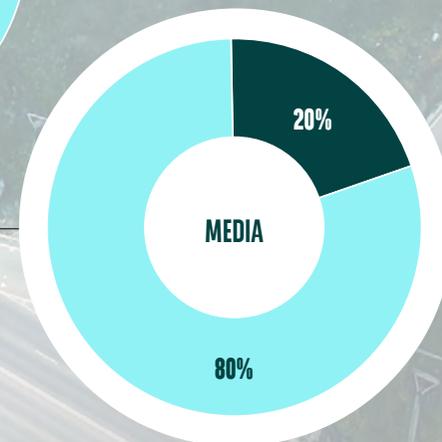
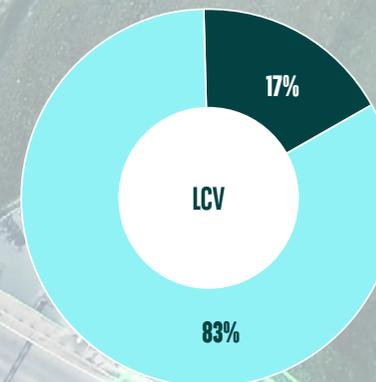
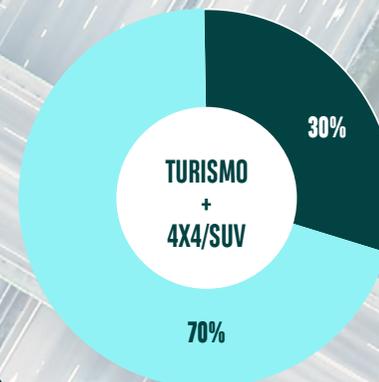
Implantación de dispositivos telemáticos en flotas corporativas

■ Sí ■ No

Por modelo de contratación



Por tipo de vehículo



¿Cuál es la intención de uso de los datos telemáticos en flotas corporativas?

ENLACE A CAP. 4



SEGURIDAD VIAL Y DIAGNÓSTICO POSVENTA

Seguridad vial
Diagnóstico posventa
Movilidad eléctrica en flotas corporativas



MOVILIDAD ELÉCTRICA: PRESENTE Y FUTURO

Andrea Casas

Especialista en sostenibilidad de CIC energigUNE

La estrategia europea para la transición ecológica, cuyo objetivo es la neutralidad climática del continente para el año 2050, impulsa a través del Pacto Verde Europeo la movilidad eléctrica como un pilar esencial en la lucha contra el cambio climático y en la transición hacia un modelo energético sostenible. Leyes europeas surgidas a partir de este contexto, como la de materias primas, la de la industria de cero emisiones netas o el reglamento de baterías, tienen como objetivo garantizar que sectores tan relevantes, como el de la movilidad eléctrica, garanticen a futuro los tres pilares fundamentales de la sostenibilidad.

Conceptos clave como el Análisis de Ciclo de Vida (ACV) y la taxonomía, cobran especial importancia en este sector, ya que contribuyen a evaluar, optimizar y orientar el desarrollo de tecnologías limpias a través de metodologías rigurosas que permitan medir y mejorar su impacto ambiental.

El ACV, herramienta que cuantifica la huella ambiental de un producto a lo largo de su ciclo de vida, aplicada al caso concreto del almacenamiento energético desde la fase de diseño, se convierte en una herramienta de toma de decisiones que permite identificar mejoras,

minimizar costes y garantizar que las innovaciones tecnológicas sean más eficientes y sostenibles. Por su parte, el Reglamento Europeo de Taxonomía define a través de un marco regulador actividades económicas sostenibles, como la movilidad eléctrica, asegurando que las inversiones se dirigen a tecnologías que contribuyen realmente a la descarbonización y al uso eficiente de recursos.

El almacenamiento energético, pieza central en la movilidad eléctrica, desempeña un papel determinante dentro de las regulaciones mencionadas. El desarrollo de nuevas tecnologías, la reducción en el uso de materias primas críticas, así como el desarrollo de estrategias innovadoras de ecodiseño, reutilización y reciclaje, son una prioridad para cumplir las regulaciones y objetivos climáticos futuros.

En este campo, CIC energigUNE continúa contribuyendo desde el desarrollo de soluciones innovadoras, alineadas con los estándares europeos, al futuro de una movilidad sostenible y resiliente, transformando la industria en un motor de cambio hacia un futuro más responsable con el medioambiente y la sociedad.



Conceptos como el Análisis de Ciclo de Vida (ACV) y la taxonomía contribuyen a evaluar, optimizar y orientar el desarrollo de tecnologías limpias, a través de metodologías rigurosas que permiten medir y mejorar el impacto ambiental.



NO HAY SOSTENIBILIDAD SIN SEGURIDAD VIAL

Ignacio Lijarcio
Presidente de FESVIAL

En el actual discurso sobre movilidad, se está poniendo el foco en la reducción de emisiones, el fomento del transporte activo y el rediseño urbano en clave ecológica. Sin embargo, aunque en el contexto de la sostenibilidad es importante potenciar formas de desplazamiento más respetuosas con el medio ambiente, no podemos olvidar un principio fundamental: la seguridad de las personas en cualquier tipo de desplazamiento.

La sostenibilidad en el transporte y la movilidad ha sido considerada de vital importancia por gobiernos, instituciones, administraciones y entidades privadas.

Debemos salvar el planeta y reducir al máximo las emisiones de efecto invernadero derivadas del transporte que representan el 30,7 % de las emisiones totales en España, representando el transporte por carretera por sí solo un 28,4% del total de las emisiones.

No debemos obviar estos datos y el daño que implican a nuestro ecosistema y a las personas, pero resulta paradójico que en nombre de una movilidad "más verde" se implementen políticas y medidas que, por omisión o por prioridades de financiación, dejan menos protegidos y con más probabilidad de sufrir un siniestro de tráfico a los usuarios más vulnerables, así como al resto de conductores. Las cifras de siniestralidad vial están experimentando un repunte con más de 1.800 muertos anuales y cerca de 10.000 víctimas graves, datos que indican que las cosas no van muy bien.

Debemos promover una movilidad limpia, saludable y sostenible pero también segura y devolver la atención al factor humano, pues los principales factores de riesgo (la velocidad, el alcohol y las drogas, las distracciones, así como el no uso del cinturón y el casco) golpean fuerte en los datos anuales de siniestralidad y afectan a cientos de miles de familias.



No hay planeta que salvar si, en el camino, permitimos que miles de vidas humanas se pierdan por siniestros viales evitables. La sostenibilidad auténtica, aquella que aspiramos a consolidar, debe incorporar en su core la vida.



AUTOMOCIÓN 2025: RETOS Y DESAFÍOS

Xavier Ferré

Socio responsable de ciberseguridad y del sector de automoción y transporte

La incertidumbre es una de las características que puede definir actualmente al sector de la automoción. Ello es así, si tenemos en cuenta cómo las decisiones arancelarias del actual presidente norteamericano conocidas hace pocos días, la competencia que supone las marcas asiáticas que empiezan a operar con numerosos concesionarios en toda Europa, o la parca ayuda gubernamental para incentivar la electromovilidad en nuestro país, son desafíos que se ciernen sobre el mercado español de la automoción.

Si este es el panorama en el sector de los fabricantes, en el sector de los proveedores de componentes de automoción las previsiones de rentabilidad pintan un panorama bastante preocupante: el 42% de los proveedores anticipan operar con márgenes marginales o negativos, un aumento respecto al 35% de hace solo seis meses.

Solo uno de cada cuatro proveedores espera una rentabilidad superior al 5%, una caída respecto a las previsiones anteriores. Es más, de cara al medio plazo (2025-2030), el 37% de los proveedores de los fabricantes de automóviles prevé la necesidad de reducir el número de plantas para adaptarse a los volúmenes de

producción decrecientes, lo que supone un aumento significativo respecto al 24% de hace un año. Esta contracción inminente amenaza los empleos, la innovación y la inversión a largo plazo en el sector.

Sin embargo, todos estos desafíos pueden ser minimizados en sus consecuencias si tenemos en cuenta que el pasado mes de enero, la Unión Europea presentó la Brújula para la Competitividad, una iniciativa clave que se basa en tres pilares para impulsar la competitividad y cinco facilitadores horizontales necesarios para apuntalar la competitividad en todos los sectores, marcando el camino para que Europa se convierta en el lugar en el que se inventen, fabriquen y comercialicen productos limpios y tecnologías del futuro.

La buena noticia es que en este contexto, y como una de las líneas de acción de la citada Brújula, la Comisión Europea ha presentado hace unos días un Plan de Acción específico para un sector fundamental, el automotriz, y que está diseñado para afrontar los retos de la electrificación y mantener la competitividad de la industria europea frente a actores globales.



La Brújula para la Competitividad de la Comisión Europea debe marcar el camino para que Europa se convierta en el lugar en el que se inventen, fabriquen y comercialicen productos limpios y tecnologías del futuro.



SEGURIDAD VIAL

Un 19% de usuarios de vehículos corporativos ha sufrido un accidente en el último año, con un incremento de la tasa de accidentalidad de los turismos. La implementación de sistemas ADAS, que deben contribuir a la reducción progresiva de los accidentes, se sitúa en el 59% de turismos corporativos y un 46% de vehículos comerciales.

Los datos se extraen de un estudio elaborado por GiPA a partir de entrevistas personales a usuarios de vehículos de empresa en toda España.

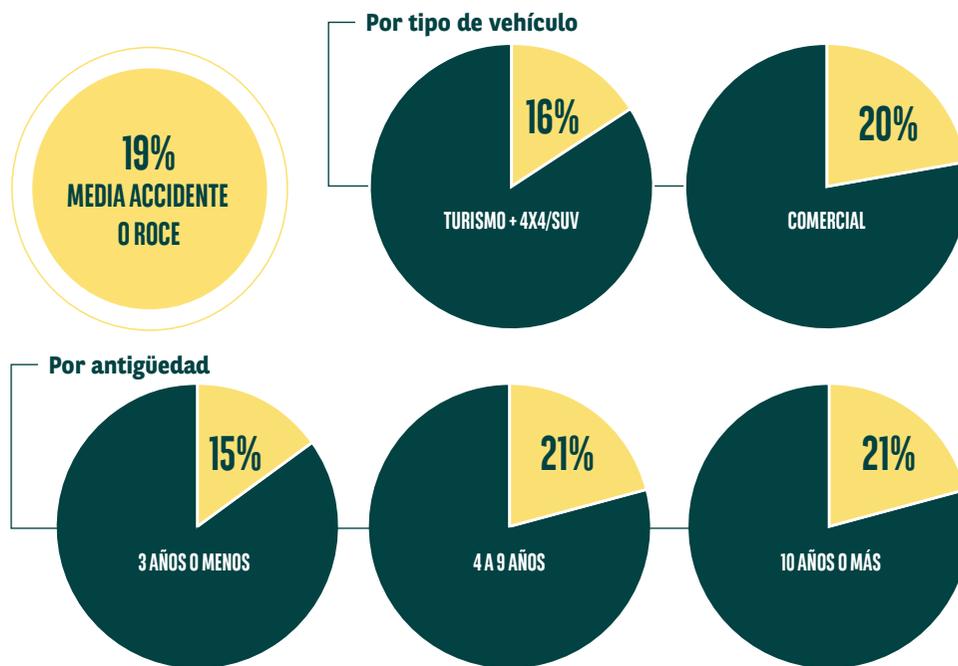


INCREMENTO DE LA ACCIDENTALIDAD DE LOS TURISMOS CORPORATIVOS

La tasa de accidentalidad anual de los usuarios de vehículos corporativos (al menos un accidente o roce en 2024) se sitúa en el 19%, con una evolución de 1 p.p. respecto a los resultados del año anterior. **En la comparativa anual, destaca principalmente el incremento de la accidentalidad de los turismos corporativos**, que aumenta 7 p.p.

Conductores de vehículos corporativos que tuvieron al menos un accidente o roce en 2024

■ Accidente o roce

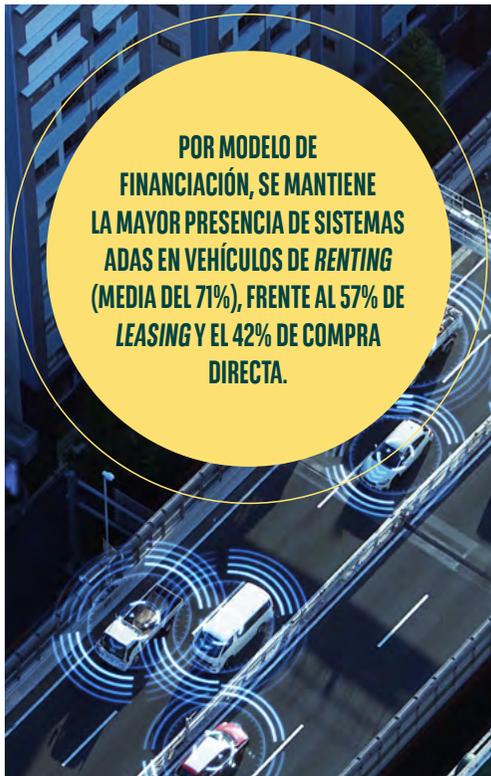


- Frente al notable incremento de la accidentalidad de los turismos, la tasa de accidentalidad de los vehículos comerciales cae 1 p.p. respecto a 2024.
- Por edad, se mantiene un incremento de la tasa a mayor antigüedad del vehículo. En la comparativa con los resultados del año anterior, la accidentalidad de los modelos de 3 años o menos aumenta 2 p.p. y de los modelos de 10 años o más cae en 1 p.p.



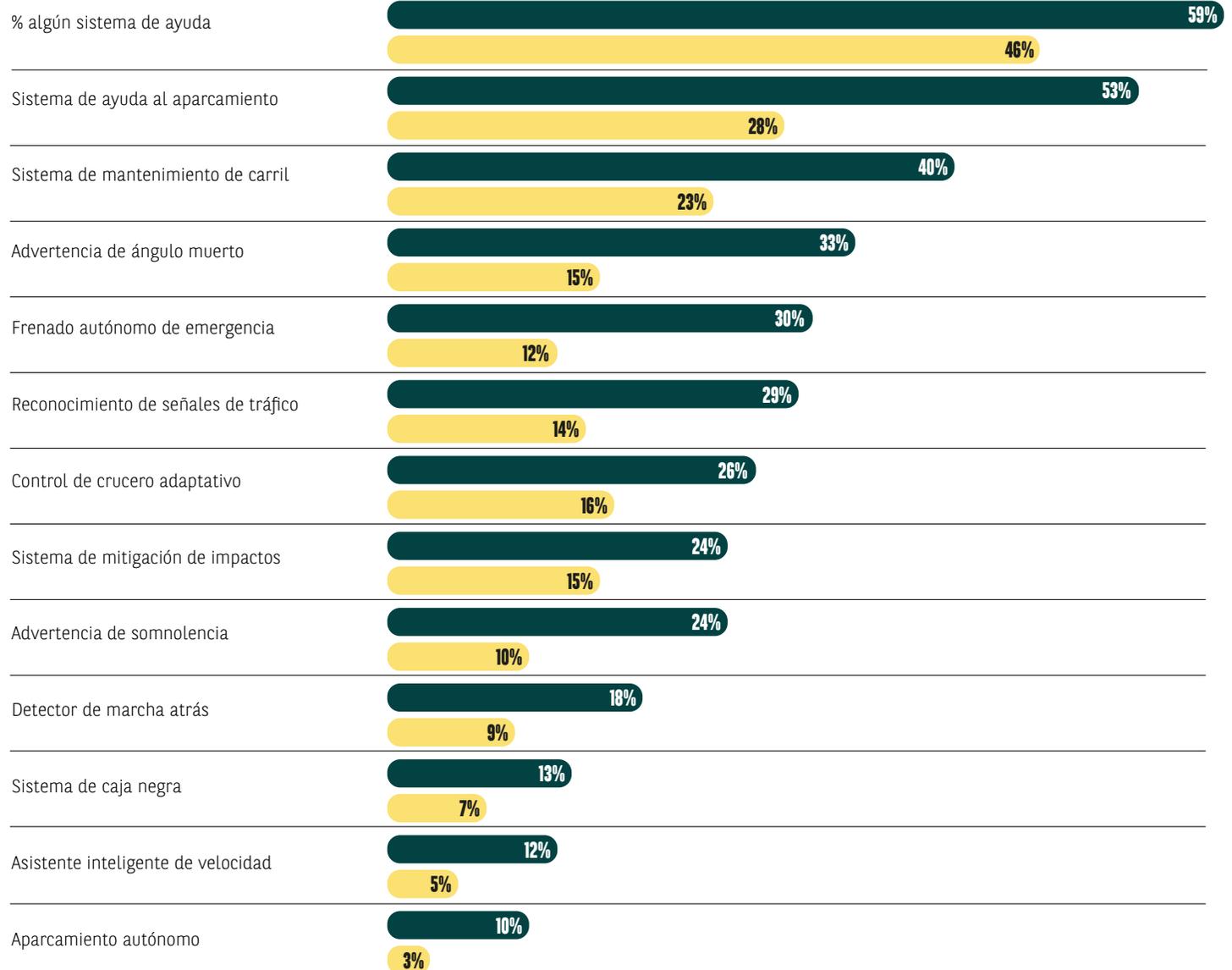
IMPLANTACIÓN PROGRESIVA DE SISTEMAS ADAS EN VEHÍCULOS CORPORATIVOS

Un 59% de turismos corporativos y un 46% de vehículos comerciales equipa algún sistema ADAS, porcentajes muy similares a los recogidos el año anterior. **La ayuda al aparcamiento y el mantenimiento de carril son los sistemas más comunes.** La normativa actual, que obliga a que los vehículos nuevos equipen diversos sistemas ADAS, debe impulsar su extensión progresiva en los últimos años.

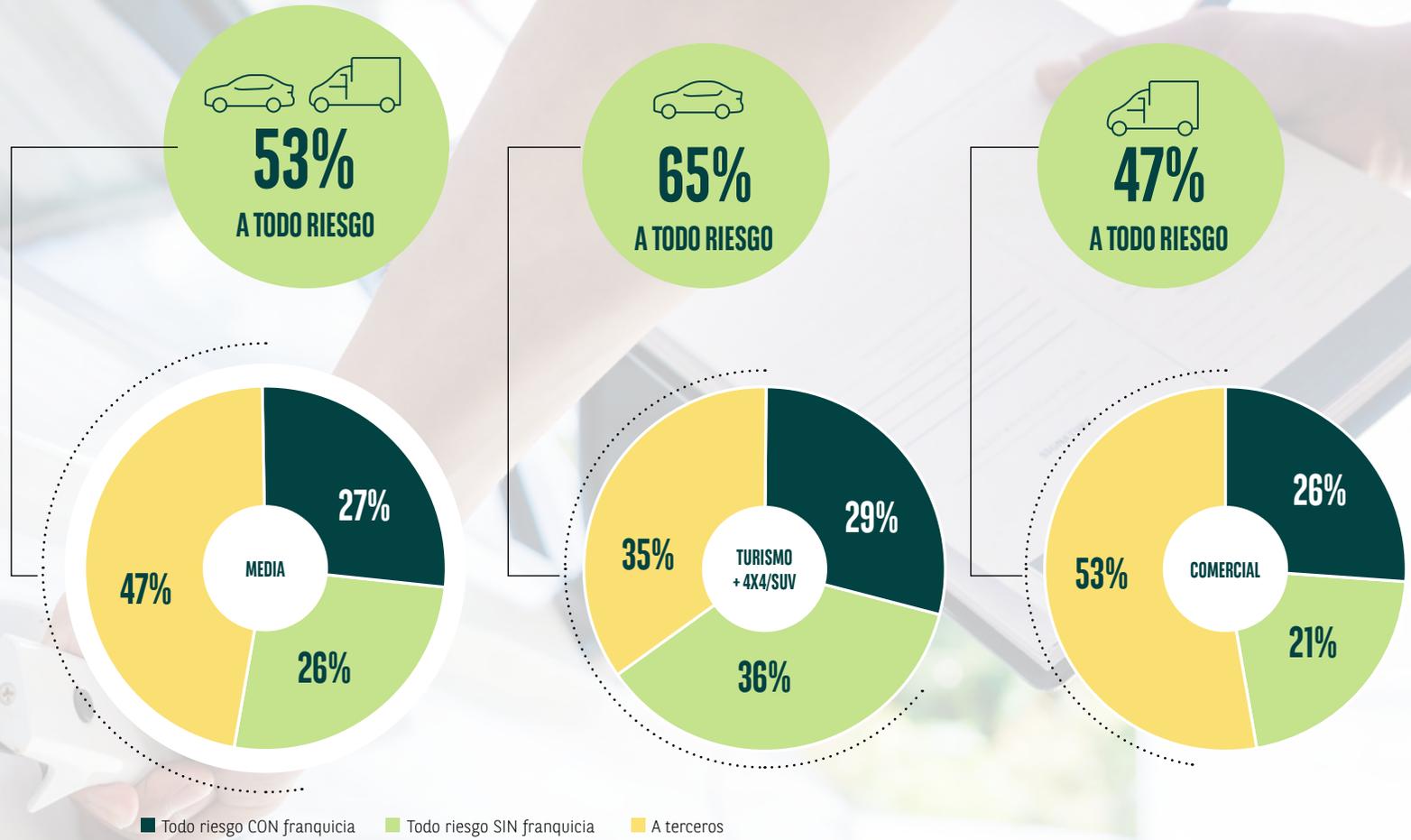


Disponibilidad de sistemas ADAS en vehículos corporativos

■ Turismos / 4x4 ■ Comerciales



LAS FLOTAS CORPORATIVAS SIGUEN APOSTANDO POR EL SEGURO A TODO RIESGO



REDUCCIÓN DEL TODO RIESGO EN FLOTAS CON EL PASO DE LOS AÑOS

% todo riesgo en vehículos corporativos (media general)

0-1 AÑOS	2-3 AÑOS	>3 AÑOS
88,2%	77,3%	36,5%

DATOS POSVENTA

Los resultados del estudio a usuarios de vehículos corporativos recogen el incremento progresivo de los kilómetros anuales que realizan las flotas y una tendencia a alargar el ciclo de vida de los vehículos. En continuidad con los resultados de años anteriores, los vehículos comerciales y los de compra directa acuden más a menudo al taller que los turismos y que los vehículos de *renting* y *leasing*, respectivamente.

Los datos se extraen de un estudio elaborado por GIPA a partir de entrevistas personales a usuarios de vehículos de empresa en toda España.



DERECHO A LA REPARACIÓN, PILAR DE LA ECONOMÍA CIRCULAR

La economía circular se basa en principios como **reducir, reutilizar, reparar, renovar y reciclar**, buscando prolongar la vida útil de los productos y minimizar los residuos. En este contexto, el “derecho a la reparación” se ha convertido en un pilar fundamental, especialmente en el sector de la movilidad y su industria posventa.

Un derecho reforzado

El “derecho a la reparación” se refiere a la capacidad de los consumidores y talleres independientes para reparar y mantener dispositivos y vehículos sin restricciones indebidas.

En noviembre de 2023, el Parlamento Europeo adoptó su posición negociadora sobre nuevas medidas para reforzar este derecho, con los siguientes objetivos:

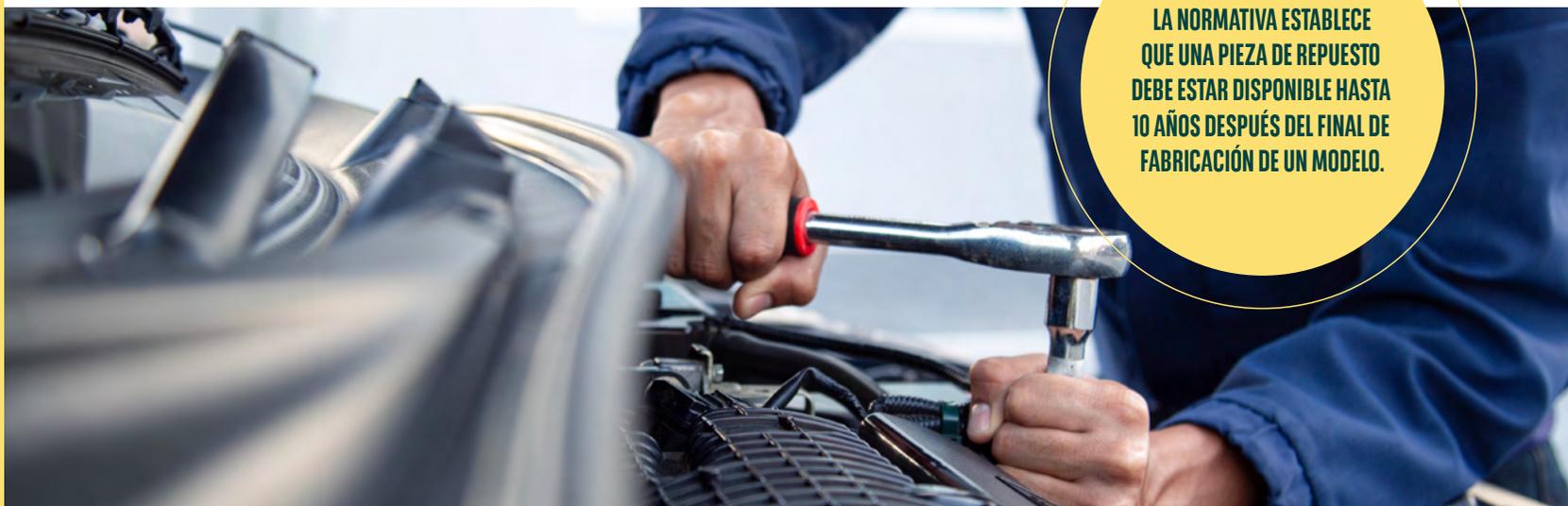
- Fomentar un consumo más sostenible.
- Facilitar la reparación de bienes defectuosos.
- Reducir los residuos.
- Apoyar al sector de la reparación.

Normativa española de disponibilidad de piezas

En España, la transposición de las directivas europeas mediante el Real Decreto-ley 7/2021, ha modificado el plazo mínimo de disponibilidad de piezas de repuesto para bienes de consumo susceptibles de reparación, ampliando a 10 años desde la fecha en que se deje de fabricar cada modelo, en lugar de los 5 años previamente establecidos.

Esta medida garantiza que los consumidores puedan mantener y reparar sus vehículos durante más tiempo, contribuyendo a la sostenibilidad y eficiencia económica.

LA NORMATIVA ESTABLECE QUE UNA PIEZA DE REPUESTO DEBE ESTAR DISPONIBLE HASTA 10 AÑOS DESPUÉS DEL FINAL DE FABRICACIÓN DE UN MODELO.





LEY DE CIRCULARIDAD EN EL SECTOR POSVENTA DE LA MOVILIDAD

La implementación de leyes que promuevan la circularidad en el sector posventa es **esencial para cerrar el ciclo de vida de los productos**. Estas normativas buscan incentivar la reutilización, reparación y reciclaje de componentes, **reduciendo la necesidad de producir nuevos materiales y disminuyendo la generación de residuos**.



Evolución a un modelo de posventa más sostenible

En el contexto actual, la industria del mantenimiento y reparación de vehículos está evolucionando hacia modelos más sostenibles. Los fabricantes y empresas de posventa están adoptando estrategias como:



- **Reacondicionamiento de baterías de vehículos eléctricos**, extendiendo su vida útil y reduciendo la necesidad de fabricar nuevas unidades.



- **Uso de piezas recicladas en reparaciones**, minimizando el impacto ambiental y reduciendo costos para los consumidores.



- **Desarrollo de plataformas digitales** que optimizan la reutilización de componentes y facilitan la trazabilidad de las piezas.

Estas iniciativas no solo aportan beneficios ambientales, sino que también generan oportunidades económicas y sociales, impulsando la innovación y la competitividad en la industria.

Normativa vigente

La **Estrategia Española de Economía Circular 2030**, alineada con el Plan de Acción de Economía Circular de la UE, establece medidas clave para fomentar la economía circular en el sector de la movilidad, incluyendo la remanufactura de piezas y la gestión eficiente de los residuos de vehículos al final de su vida útil.

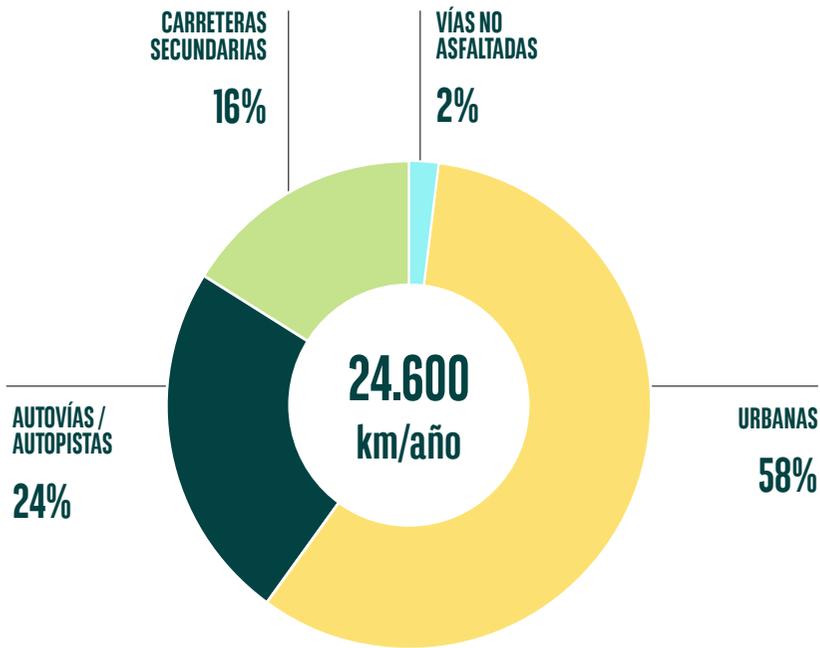
[Ver estrategia completa.](#)



EL USO MEDIO DE VEHÍCULOS CORPORATIVOS SE MANTIENE POR ENCIMA DE LOS 24.000 KILÓMETROS ANUALES

El kilometraje anual de los vehículos corporativos se sitúa en 2025 en una **media de 24.600 km, con un crecimiento del 1,2% respecto al año anterior**. La segmentación de resultados por tipo de vía y media de kilómetros realizados no presenta variaciones respecto a 2024, por lo que **no se observa un cambio de hábitos significativo**.

Kilómetros recorridos por vehículos corporativos por tipo de vía (2024)



- Las vías urbanas repiten como las más utilizadas por los vehículos de empresa, con un 58% de los kilómetros recorridos, seguidas de vías rápidas (24%) y carreteras secundarias (16%).
- Los resultados presentan variaciones mínimas respecto a 2024 con un incremento de 2 p.p. del uso de carreteras secundarias por la caída de 1 p.p. tanto de vías urbanas como de vías rápidas.

Distribución del parque corporativo por media de kilómetros recorridos

■ Menos de 9.000
 ■ 9.000 a 19.999
 ■ 20.000 a 29.999
■ 30.000 a 49.999
 ■ Más de 50.000



- En la media de kilómetros recorridos destaca que el 57% del parque realiza más de 20.000 kilómetros anuales, el mismo porcentaje que en el año anterior.
- Un 8% del parque supera los 50.000 kilómetros al año, repitiendo también el porcentaje de 2024.

USO MAYORITARIO PARA TRAYECTOS PROFESIONALES

72%
PROFESIONAL

27%
PROFESIONAL Y PERSONAL

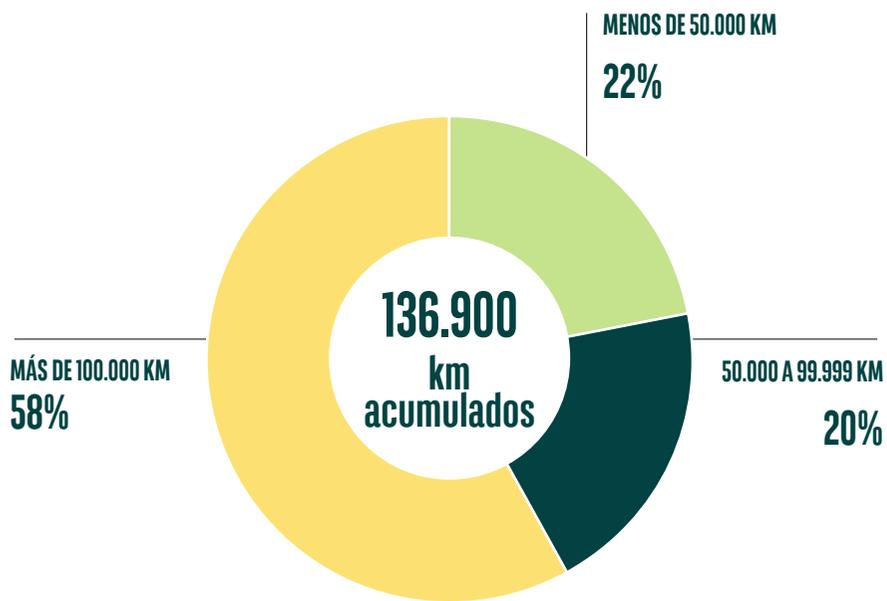
1%
SOLO Y PERSONAL

- La gran mayoría del parque corporativo sigue utilizándose únicamente para desplazamientos profesionales, aunque se observa un incremento de 2 p.p. de la combinación de uso profesional y personal

REFUERZO DE LA TENDENCIA A ALARGAR LA VIDA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS CORPORATIVOS

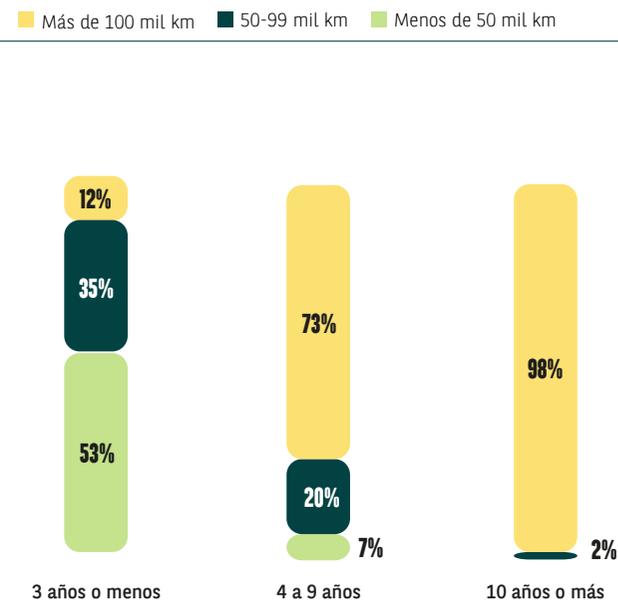
Los datos de kilometraje anual de los vehículos corporativos muestran una tendencia a alargar su vida útil: la media de kilómetros acumulados prácticamente alcanza los 137.000 km, con un incremento de 600 km respecto a 2024 y de más del 9% respecto a diez años atrás (125.300 en 2016). Un 44% de los vehículos de empresa actuales ya acumulan más de 150.000 kilómetros en su contador.

Kilometraje medio de un vehículo corporativo en su vida útil



- El kilometraje medio acumulado por vehículo (136.900 km) aumentó en 600 km respecto a 2024, manteniendo la tendencia al crecimiento de los últimos años.
- Entre los vehículos con más de 100.000 km en el contador, un 14% acumula de 100.000 a 149.000 km y un 44%, más de 150.000 km.

Distribución de kilómetros recorridos por antigüedad del vehículo



- Los vehículos de más de cuatro años de antigüedad superan los 153.000 km acumulados de media, mientras que los de más de 10 años alcanzan ya los 225.000 km.
- En la comparativa anual, destaca el incremento en 5 p.p. del porcentaje de vehículos de más de 10 años que han realizado más de 100.000 km, que ya se sitúa en el 98%.



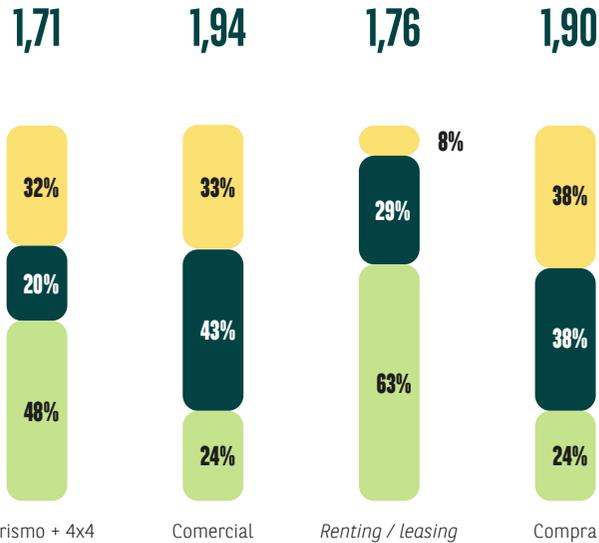
VISITAS AL TALLER: MÁS HABITUALES EN VEHÍCULOS COMERCIALES Y MODELOS COMPRADOS DIRECTAMENTE

No se observan novedades significativas en la media de entradas al taller de los vehículos corporativos. Como en ediciones anteriores, **la media de visitas al taller se sitúa en poco menos de dos veces al año** y los vehículos con entradas más frecuentes son los comerciales y los procedentes de compra directa. **Por antigüedad, los más asiduos al taller son los modelos de 10 a 14 años.**

Entradas al taller por categoría, modelo de financiación y antigüedad

■ Menos de 4 años ■ 4 a 9 años ■ 10 años y más

Media de entradas



- Por categoría, los vehículos comerciales presentan una media superior de entradas a taller, aunque en los turismos y 4x4 destaca un mayor porcentaje de visitas en los modelos más nuevos.
- Por modelo de financiación, los modelos de *renting* y *leasing* visitan menos el taller que los de compra directa, con diferencias también importantes según antigüedad.

Entradas al taller por antigüedad de los vehículos (visitas / año)



- Se observa una ligera tendencia al incremento de la media de visitas al taller en prácticamente todas las franjas de antigüedad del vehículo respecto al año anterior.
- Destaca principalmente el incremento en la franja de 10 a 14 años (+0,3 p.p. respecto a 2024), que se convierte en la que más visitas acumula al taller, por delante de la antigüedad de 6 a 9 años (descenso anual de 0,6 p.p.).



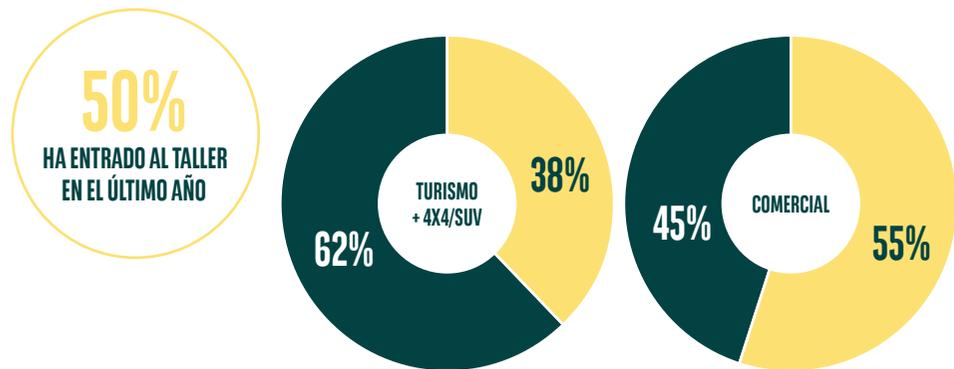
MAYOR MANTENIMIENTO EN VEHÍCULOS COMERCIALES QUE EN TURISMOS

Un 50% de vehículos corporativos ha visitado el taller en el último año para cambio de neumáticos y un 83%, para revisiones y cambio de aceite o filtros. **Con porcentajes prácticamente idénticos al año anterior**, los vehículos comerciales visitan el taller con mayor asiduidad que los turismos, 4x4 o SUV.

Cambio de neumáticos



■ Sí ■ No

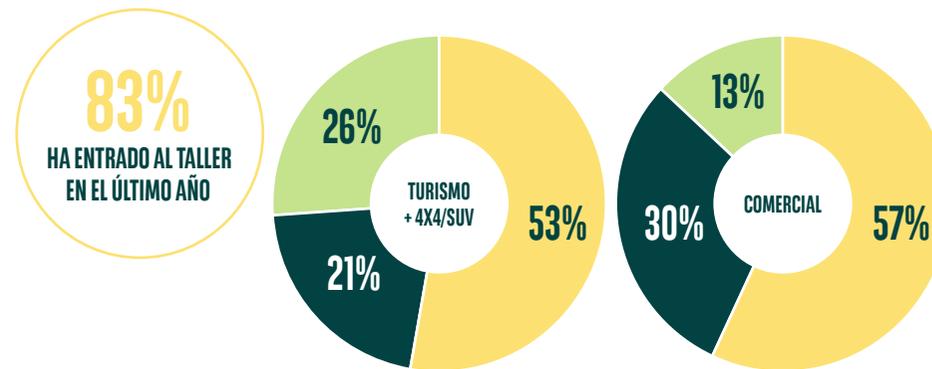


• El porcentaje de vehículos comerciales que ha entrado al taller para cambio de neumáticos ha aumentado 2 p.p. en el último año y se mantiene muy superior al porcentaje de turismos, 4x4 o SUV.

Cambio de aceite / filtros



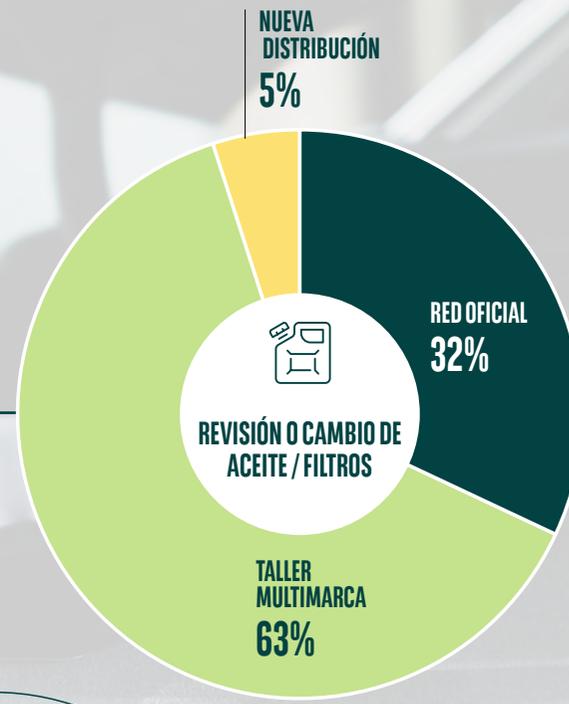
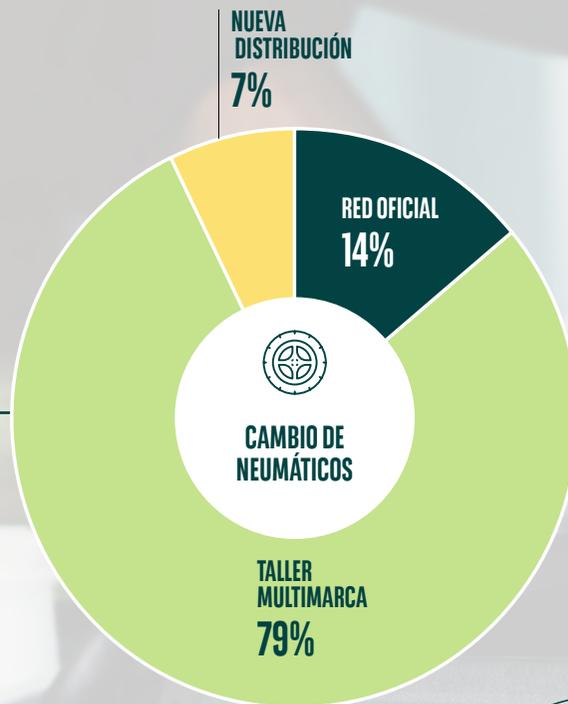
■ Revisión completa ■ Solo aceite más filtros ■ No ha realizado nada



• La diferencia de entrada al taller por revisiones o cambio de aceite / filtros por categoría de vehículo es menos acusada que en el caso de los neumáticos, aunque sigue siendo más común en comerciales.



LOS TALLERES MULTIMARCA, FAVORITOS PARA TODO TIPO DE OPERACIONES



LOS VEHÍCULOS DE RENTING SON LOS QUE ACUDEN CON MAYOR FRECUENCIA A LOS TALLERES DE LA RED OFICIAL: UN 67% EN REVISIONES Y CAMBIO DE ACEITE / FILTROS (20% EN MODELOS DE COMPRA DIRECTA) Y UN 33% EN CAMBIOS DE NEUMÁTICOS (SOLO 8% EN COMPRA DIRECTA).



POSVENTA Y SOSTENIBILIDAD

BUENAS PRÁCTICAS EN REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS

Las compañías especializadas en soluciones de reparación y mantenimiento de vehículos juegan un **papel clave en el objetivo global de mejora de la sostenibilidad de la industria de automoción**; especialmente, ante la tendencia actual de incremento del mercado de ocasión. Destacamos una **selección de buenas prácticas en componentes clave del vehículo**, desarrolladas por marcas de referencia en el sector.



SUSTITUCIÓN DE PARABRISAS

La apuesta por la sostenibilidad en una situación de rotura o desperfecto del parabrisas empieza en la misma decisión de reparar siempre que sea posible el parabrisas, en lugar de sustituirlo. Si no es necesario cambiar un parabrisas, ¿para qué consumir todos los recursos que ello conlleva y las emisiones que se generan en sustituirlo?

Gracias a las más de 163.000 reparaciones realizadas en 2024, Carglass® dejó de emitir 10.762 toneladas de CO₂. Además, recicla el 100% del vidrio de los parabrisas que sustituye y la mayor parte del material utilizado.



El compromiso de Carglass® con la sostenibilidad se expresa en la reciente obtención del distintivo de oro EcoVadis.



NEUMÁTICOS

Pirelli avanza en su estrategia de sostenibilidad con el objetivo de alcanzar la neutralidad de carbono en 2030 y el cero neto en 2040. Su enfoque se basa en cuatro pilares: lucha contra el cambio climático, preservación de recursos, desarrollo de productos sostenibles y centralidad de las personas. Entre sus principales avances:

- Neumático P Zero E, fabricado con más de un 55 % de materiales naturales y reciclados*, sin comprometer las prestaciones. Toda la gama cuenta con la calificación "triple A" en la etiqueta energética.
- Uso de materiales innovadores como lignina (residuo de la industria papelera), sílice de cáscara de arroz o negro de humo reciclado.
- A partir de 2026, todos los neumáticos Pirelli fabricados en Europa incorporarán caucho natural con certificación FSC®, ya presente en sus modelos para Fórmula 1.

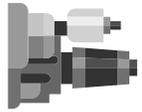


Sostenibilidad e innovación como ejes para redefinir el futuro de la movilidad.



POSVENTA Y SOSTENIBILIDAD

BUENAS PRÁCTICAS EN REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS



SOLUCIONES SOSTENIBLES

Bosch cuenta con soluciones sostenibles en diversos ámbitos de la reparación y el mantenimiento en su red de Talleres Bosch Car Service basados en un uso eficiente de recursos y principios sostenibles sociales, medioambientales y de gobernanza:

- Programa de reacondicionamiento Bosch eXchange (BX), con una amplia gama de componentes automotrices y soluciones de servicio y reparación para la movilidad electrificada.
- Escobillas limpiaparabrisas Aerotwin Plus, que han logrado una reducción del 24% en CO₂e y una reducción del 50% en los residuos de sus envases..
- Herramienta ESI[tronic] de diagnóstico que contribuye a mejorar la eficiencia en las reparaciones y mantenimiento de vehículos identificando problemas de manera rápida y precisa, reduciendo la necesidad de reemplazos innecesarios de piezas, reduciendo el desperdicio y mejorando la durabilidad de los componentes.



Con más de 400 sedes en todo el mundo, el Grupo Bosch es neutro en carbono desde 2020, reduciendo las emisiones de CO₂ en millones de toneladas.



GESTIÓN DE REPARACIONES



OKORE desarrolla soluciones tecnológicas que impulsan la eficiencia y sostenibilidad en la gestión de reparaciones de automoción y redes de talleres. Entre sus principales líneas de innovación destaca una plataforma digital que permite:

- Medir en tiempo real el consumo energético y traducirlo en emisiones de CO₂.
- Prever fallos mediante monitorización predictiva.
- Mostrar KPIs ambientales personalizados para cada taller.
- Evaluar el impacto económico de las mejoras en eficiencia energética.
- Fomentar el uso de componentes reciclados, con enfoque de economía circular.

El sistema, actualmente en desarrollo junto con entidades académicas, evolucionará hacia un modelo escalable de certificación ambiental, aplicable también a otros sectores industriales.



Tecnología al servicio de una transición ecológica con impacto medible en costes, emisiones y eficiencia operativa.



BATERÍAS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

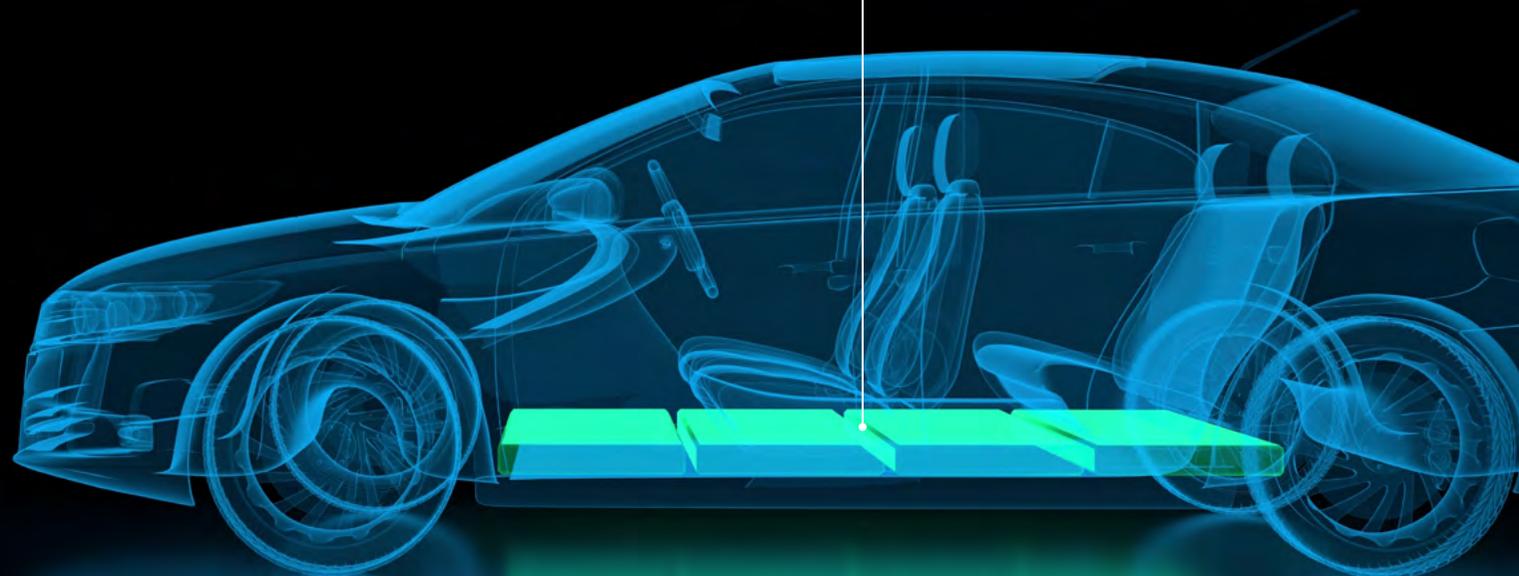
La progresiva extensión de la movilidad eléctrica ha impulsado el desarrollo de proyectos de economía circular basados en el reciclaje de baterías.

Una de las empresas pioneras en este aspecto es TERA Batteries, que apuesta por prolongar la vida útil de las baterías de vehículos eléctricos mediante su reacondicionamiento y reutilización:

- Servicio posventa de sustitución de celdas para prolongar la vida útil de las baterías.
- Reutilización de componentes de las baterías en nuevas soluciones de almacenamiento energético (por ejemplo, estaciones de energía portátiles).
- Reutilización de componentes para el reacondicionamiento y fabricación de nuevas baterías.

IIII TERA

La estrategia de sostenibilidad de TERA Batteries se fortalece mediante alianzas con centros tecnológicos en proyectos como RECILION, que impulsa el reciclaje directo de materiales críticos.



POSVENTA Y SOSTENIBILIDAD

BUENAS PRÁCTICAS EN REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS

MOVILIDAD ELÉCTRICA EN FLOTAS CORPORATIVAS

Esta edición del *Arval Mobility Observatory* incluye un análisis especial de la percepción de los usuarios de vehículos de empresa ante la movilidad eléctrica. El informe se completa con un análisis del futuro de las baterías de los vehículos eléctricos, a partir de las prestaciones de los nuevos modelos y de la normativa que rige su reciclaje.

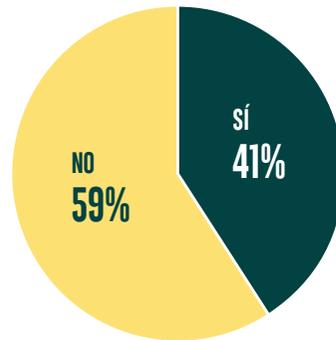
Los datos se extraen de un estudio elaborado por GIPA a partir de entrevistas personales a usuarios de vehículos de empresa en toda España.



LA PREDISPOSICIÓN A CAMBIAR A UN VEHÍCULO ELÉCTRICO SE DUPLICA ENTRE LOS USUARIOS QUE YA HAN CONDUCIDO UNO

Un **40% de usuarios de flotas corporativas ha conducido alguna vez un vehículo eléctrico**, con diferencias en función del método de financiación y la categoría del vehículo. La **experiencia de uso eleva significativamente la predisposición** a cambiar a esta tecnología.

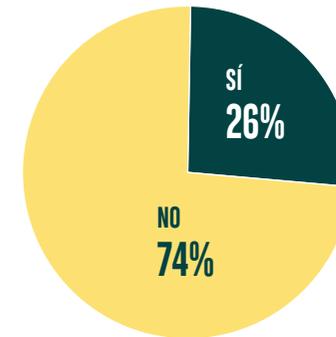
¿Ha conducido un vehículo eléctrico alguna vez?



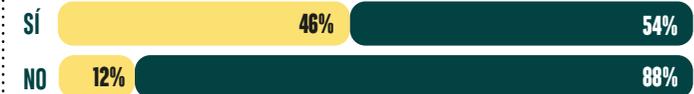
- La mayor proporción de uso de eléctricos se encuentra en modelos de *renting* (56%) y *leasing* (55%), frente a compra directa (34%). Por tipo de vehículo, es más común en turismo / 4x4 (50%) que en vehículo comercial (38%)



¿Cambiaría su actual vehículo por un vehículo eléctrico? (aunque no sea la persona que decide)



Según sí ha conducido un vehículo eléctrico...



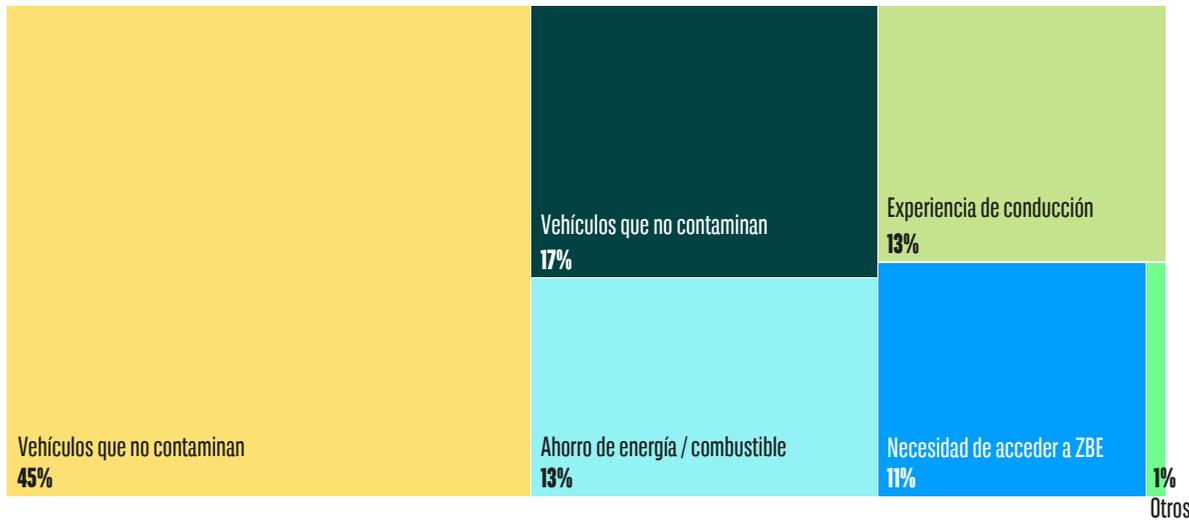
- Apenas un 25% de conductores de flotas corporativas optaría por cambiar su vehículo actual por uno eléctrico.
- La predisposición al cambio prácticamente se duplica (46%) en usuarios que ya han conducido un vehículo eléctrico.



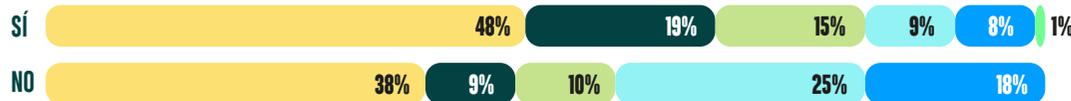
LA CONCIENCIACIÓN MEDIOAMBIENTAL, PRINCIPAL MOTIVO PARA EL CAMBIO A LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

Los conductores dispuestos a cambiar a un vehículo eléctrico exponen una gran variedad de razones, entre las que sobresale claramente el hecho de que son modelos que no contaminan, citada en primer lugar por un 45%. Entre el resto de las razones, destaca que **los usuarios que ya han conducido un eléctrico valoran con un porcentaje mucho mayor los beneficios fiscales y la experiencia de conducción**, mientras que **los no conductores priorizan el ahorro de combustible o el acceso a las ZBE**.

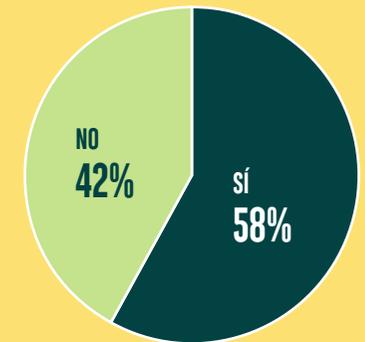
¿Cuál es la motivación principal para cambiarse a un vehículo? (entre los que lo cambiarían)



Según sí ha conducido un vehículo eléctrico...



¿Ha notado que su entorno se esté transformando para adaptarse a la movilidad eléctrica?



- La experiencia de uso de un eléctrico también condiciona la percepción sobre los cambios del entorno: la respuesta afirmativa se eleva al 74% en usuarios que ya han conducido un eléctrico y hasta un 80% en usuarios predispuestos a cambiar.

BAJO NIVEL DE CONOCIMIENTO SOBRE LOS CONCEPTOS Y EL COSTE DE LA RECARGA DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Los conductores de vehículos corporativos presentan, en líneas generales, un **nivel de conocimiento bajo de los principales conceptos relacionados con la recarga** de los vehículos eléctricos. Asimismo, **un 44% desconoce si el coste medio de recarga es más barato o más caro** que el coste del combustible de un vehículo diésel o de gasolina.

¿Con cuáles de los siguientes conceptos sobre la recarga eléctrica está familiarizado? (Respuesta múltiple)

Consumo de la batería **50%**

Capacidad de la batería **45%**

Carga en corriente continua **37%**

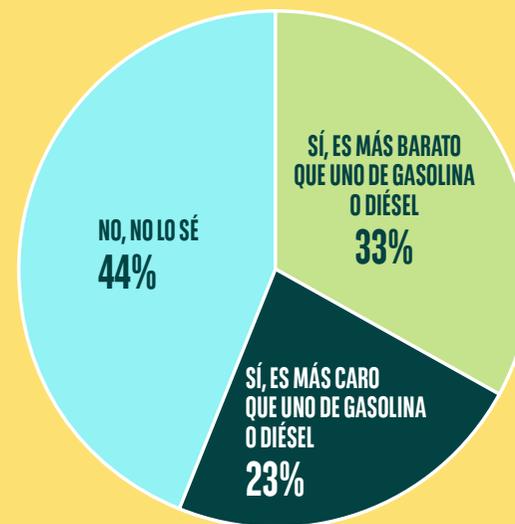
Tipos de cargador **37%**

Kilovatio hora (kWh) **32%**



- Los conceptos generales de consumo y capacidad de la batería son los que presentan un mayor grado de conocimiento entre los conductores de flotas corporativas.
- El nivel de conocimiento se sitúa por debajo del 40% al plantear conceptos más técnicos.

¿Conoce el coste medio por recarga para un vehículo eléctrico?



- El conocimiento del coste de recarga también puede considerarse bajo (56%), con opiniones contradictorias entre los que aseguran sí conocer el coste: un 23% señala que es más caro que repostar un vehículo de combustión y un 33% opina que es más caro.

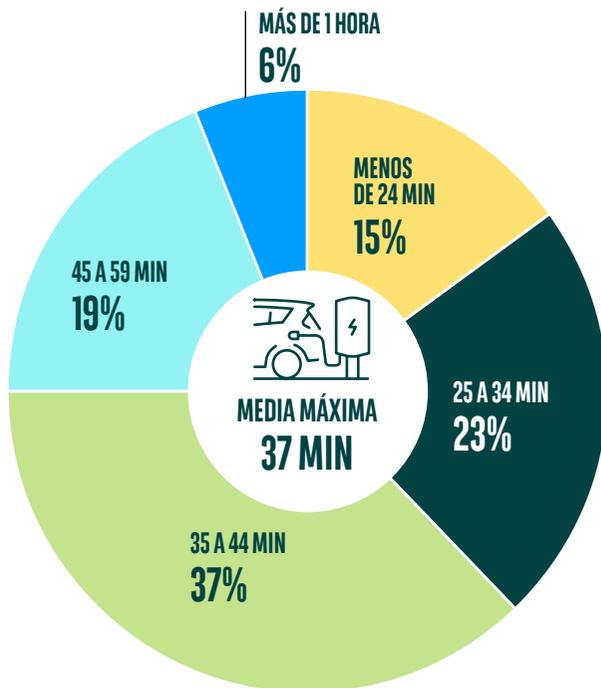
Según sí ha conducido un vehículo eléctrico... Los usuarios que ya han conducido un eléctrico reducen significativamente su indecisión sobre el coste de recargar un eléctrico respecto a un diésel o gasolina, aunque persiste la división de opiniones sobre si es más caro o barato.



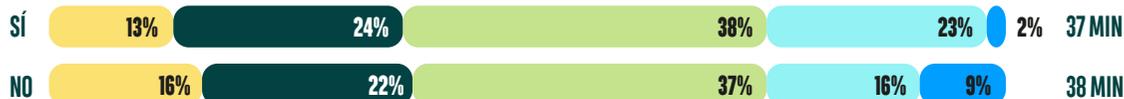
LOS CONDUCTORES CORPORATIVOS ACEPTAN UN TIEMPO MÁXIMO DE CARGA EN CARRETERA DE 37 MINUTOS

Preguntados por el tiempo de carga, otro aspecto relevante en la experiencia de uso y la predisposición de cambio a un vehículo eléctrico, los conductores de vehículos corporativos fijan un tiempo máximo de carga en carretera de 37 minutos. **Apenas un 15% cita un tiempo menor a los 24 minutos** y, en el otro extremo, **solo un 6% aceptaría una espera superior a una hora**. En este caso, **no hay diferencias relevantes entre los conductores que ya han probado un vehículo eléctrico y los que no**.

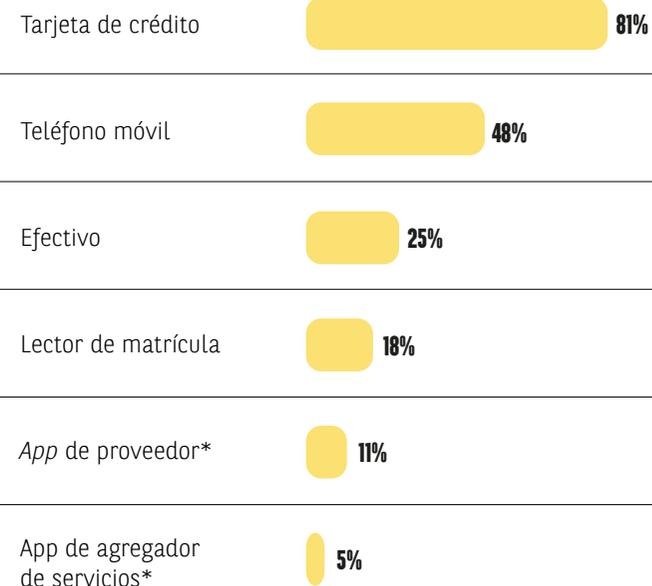
¿Cuánto tiempo estaría dispuesto a esperar en carretera (como máximo) para recargar un vehículo eléctrico?



Según sí ha conducido un vehículo eléctrico...



¿Cuáles de los siguientes métodos de pago utilizaría para abonar la recarga eléctrica? (Respuesta múltiple)



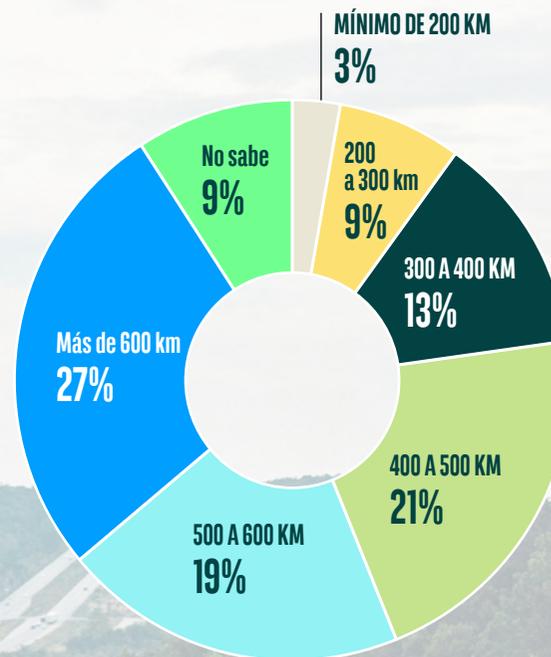
- La tarjeta de crédito sería, con gran claridad, el método de pago más utilizado a la hora de abonar la recarga de un vehículo eléctrico.
- El uso de apps específicas, ya sea de proveedores o de agregadores de servicios, aparecen como las opciones menos preferidas inicialmente.

* Nota: app de proveedor (Waylet, IONITY, Endesa X Way, Recarga pública Iberdrola, ...) y app de agregador de servicios (Electromaps, ChargePoint, Place to Plug, Chargemap, ...).

LA AUTONOMÍA DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, ¿UNA BARRERA YA SUPERADA?

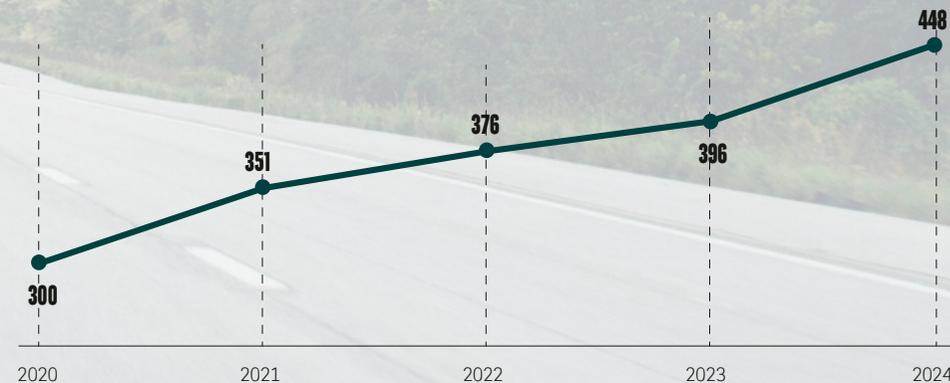
ENTRE 2020 Y 2024, LA AUTONOMÍA MEDIA DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS HA AUMENTADO CERCA DE UN 50%, HASTA PRÁCTICAMENTE ALCANZAR LOS 450 KILÓMETROS. EL ESFUERZO DE LOS FABRICANTES EN ESTE SENTIDO HA PERMITIDO QUE LA ACTUAL AUTONOMÍA MEDIA YA SE SITÚE EN EL RANGO DESEADO POR UN 44% DE LOS CONDUCTORES EUROPEOS, AUNQUE UN 47% SIGUE DEMANDANDO UNA AUTONOMÍA SUPERIOR A LOS 500 KILÓMETROS.

Rango de autonomía deseada por los conductores europeos



Fuente: Consumer Monitor and Survey 2023, elaborado por el European Alternative Fuels Observatory (EAFO).

Evolución anual de la autonomía media de los vehículos eléctricos matriculados en España (km)



Nota: autonomía media en base a las matriculaciones correspondientes a cada año. Fuente: MSI, a partir de datos oficiales de La Dirección General de Tráfico (DGT).

EL FUTURO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA: BATERÍAS EN ESTADO SÓLIDO

Las baterías en estado sólido se perfilan como una **evolución clave frente a las tradicionales baterías de iones de litio**. Su principal diferencia radica en la sustitución del electrolito líquido —encargado de transportar los iones entre el ánodo y el cátodo— por un material sólido. Esta innovación promete **mejoras significativas en seguridad, eficiencia y autonomía**, aunque todavía se encuentra en fase de desarrollo precomercial.

¿Cómo funcionan?

En las baterías convencionales, el electrolito líquido facilita los ciclos de carga y descarga, pero también presenta riesgos como fugas, inflamabilidad y limitaciones en la densidad energética. Al sustituir este componente por uno sólido, se consigue una mayor estabilidad térmica y química, reduciendo los riesgos asociados y abriendo la puerta a diseños más compactos y eficientes.



Mayor densidad energética

Pueden almacenar **entre dos y cinco veces** más energía con el mismo peso.



Carga más rápida

Pueden alcanzar una carga completa en **solo 10-15 minutos**.



Potencialmente más seguras

Tienen **menor riesgo de combustión** y funcionan mejor a altas temperaturas.



Peso reducido

Su tipo de construcción reduce el peso de la batería **entre un 30% y un 40%**.



Fuente: Deep Tech Series Vol. 2: Will Solid-State Batteries Power Our Sustainable Tomorrow? | United Nations Development Programme.

LA TRANSICIÓN HACIA LAS BATERÍAS EN ESTADO SÓLIDO REPRESENTA UN AVANCE TÉCNICO Y UNA OPORTUNIDAD ESTRATÉGICA PARA CONSOLIDAR UN MODELO DE MOVILIDAD MÁS DESCARBONIZADO, SEGURO Y EFICIENTE. SU EVOLUCIÓN SERÁ CLAVE PARA EL FUTURO DEL TRANSPORTE ELÉCTRICO Y PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS DE SOSTENIBILIDAD A MEDIO Y LARGO PLAZO.

EL FUTURO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA: BATERÍAS EN ESTADO SÓLIDO

Las baterías en estado sólido representan un **avance tecnológico clave en el ámbito de la movilidad eléctrica**. A medida que los actores clave del sector continúan invirtiendo en su investigación y desarrollo, la transición hacia esta nueva generación de baterías podría redefinir el panorama de la movilidad global, contribuyendo a la **consolidación de un transporte más descarbonizado, seguro y eficiente**. Analizamos el estado actual y futuro de las baterías en estado sólido a través de las voces de tres expertos clave en el campo.



“Trabajamos en la investigación de las futuras generaciones de baterías, que esperamos revolucionen el sector. Esto incluye las baterías de estado sólido, que ofrecen mayor seguridad y densidad energética.”

Iñigo Careaga, responsable de Estrategia y Comunicación en CIC energiGUNE

[Ver entrevista completa](#)



“Los beneficios de las baterías de estado sólido las hacen adecuadas para su implementación en países en desarrollo; particularmente, para mejorar los sistemas de transporte público.”

Riad Meddeb, director del Programa de Energía Sostenible en el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (UNDP)

[Ver entrevista completa](#)



“Necesitamos un esfuerzo considerable para desarrollar plantas de reciclaje de baterías basadas en procesos sostenibles.”

Alexandre Ponrouch, investigador de la Unidad de Química de Estado Sólido del Instituto de Ciencia de Materiales de Barcelona (ICMAB-CSIC)

[Ver entrevista completa](#)



EL FUTURO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA: RECICLAJE DE BATERÍAS Y PASAPORTE DIGITAL

El auge de la movilidad eléctrica ha incrementado la demanda de baterías, subrayando la **importancia de su reciclaje y trazabilidad para minimizar el impacto ambiental y recuperar materiales valiosos** como litio, cobalto y níquel. Ante esta necesidad, la Unión Europea ha desarrollado medidas específicas, como un reglamento sobre reciclaje de baterías y el llamado “pasaporte digital”.

Reglamento europeo de reciclaje de baterías

La UE adoptó el Reglamento (UE) 2023/1542, que establece obligaciones para los fabricantes, incluyendo la **recogida gratuita de baterías industriales y de vehículos eléctricos al final de su vida útil**, independientemente de su naturaleza o composición.

Además, se han fijado tasas de recuperación específicas para distintos materiales, promoviendo procesos de reciclaje más eficientes y sostenibles. Por ejemplo, para 2031, las baterías de litio deberán alcanzar una eficiencia mínima de reciclaje del 70%.

[Texto completo del reglamento](#)

Pasaporte digital de baterías

Para garantizar la trazabilidad y transparencia en la cadena de suministro de las baterías, la UE ha introducido el concepto del pasaporte digital de baterías. Este pasaporte es un gemelo digital de la batería física que **almacena información detallada sobre su composición, historial de fabricación, origen de materiales, rendimiento y estado de salud**.

A partir de febrero de 2027, todas las baterías industriales con una capacidad superior a 2 kWh, incluidas las de vehículos eléctricos y medios de transporte ligeros como bicicletas y patinetes eléctricos, deberán contar con este pasaporte digital. La información será accesible mediante un código QR impreso o grabado en la batería, facilitando el acceso a datos relevantes para consumidores, recicladores y otras partes interesadas.



EL FUTURO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA: SISTEMAS DE RECICLAJE DE BATERÍAS MÁS COMUNES

El auge de la movilidad eléctrica ha incrementado la demanda de baterías, subrayando la **importancia de su reciclaje y trazabilidad para minimizar el impacto ambiental y recuperar materiales valiosos** como litio, cobalto y níquel. Ante esta necesidad, la Unión Europea ha desarrollado medidas específicas, como un reglamento sobre reciclaje de baterías y el llamado "pasaporte digital".

Hidrometalurgia



Proceso que emplea soluciones ácidas para disolver metales de interés presentes en las baterías, permitiendo su posterior recuperación y purificación.

- ✓ Gran versatilidad y posibilidad de recuperar metales valiosos con alta pureza.
- ✗ Coste elevado y mayor generación de residuos.

Pirometalurgia



Proceso que funde los materiales de las baterías a altas temperaturas, obteniendo una aleación metálica que debe tratarse para separar y recuperar los metales de interés.

- ✓ Más contaminante y mayores riesgos por las elevadas temperaturas.
- ✗ Más contaminante y mayores riesgos por las elevadas temperaturas.

Reciclaje directo



Proceso que reactiva los materiales funcionales de las baterías sin alterar su composición química para su reutilización directa en la fabricación de nuevas baterías.

- ✓ Más ecológico y eficiente
- ✗ Limitado a ciertos tipos de baterías y riesgo de degradación de su capacidad.

Fuente: CIC EnergiGune



BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS

Tendencias
Electrificación
Sostenibilidad y nueva movilidad





UN FUTURO PROMETEDOR... SI LO SABEMOS CONDUCIR

Manuel Burdiel

Director comercial Arval España

El último barómetro es claro: la movilidad corporativa sigue avanzando con paso firme. A pesar de la incertidumbre económica, las tensiones geopolíticas y los retos del sector, las empresas mantienen la confianza en sus flotas. El 91% prevé que crecerán o se mantendrán estables en los próximos tres años. Un dato que confirma que la gestión de flotas sigue siendo estratégica, no solo para el negocio, sino también para atraer y fidelizar talento: casi la mitad de las compañías ya asocia sus decisiones de flota a objetivos de recursos humanos.

Sin embargo, este optimismo convive con desafíos evidentes. La electrificación continúa su camino: el 70% de las empresas ya ha implementado o planea incorporar tecnologías de combustibles alternativos. Pero los frenos persisten: la falta de infraestructura de recarga, el precio de los vehículos eléctricos y la oferta limitada de modelos siguen siendo las principales barreras. De hecho, siete de cada diez empresas que no han adoptado BEVs citan la infraestructura como el principal obstáculo. El control de costes también gana protagonismo. La preocupación por el TCO / coste total de propiedad sube cuatro puntos respecto al año pasado, y un 43% de las

compañías ya recurre a vehículos de segunda mano en sus flotas, una cifra que confirma que la sostenibilidad debe ir de la mano de la eficiencia económica.

Otro dato relevante es la consolidación de las soluciones de movilidad complementarias: tres de cada cuatro empresas han implementado alguna medida en este sentido. El bike leasing, el alquiler temporal y el coche compartido son las más extendidas, con un denominador común: responder a las nuevas necesidades de los empleados y convertir la movilidad en un elemento clave para atraer y cuidar el talento.

Y, finalmente, la conectividad. Aunque un cuarto de las empresas dispone de vehículos conectados, solo un 16% utiliza realmente los datos que generan. Una oportunidad desaprovechada para mejorar la eficiencia, la seguridad y la sostenibilidad de las flotas.

El Barómetro 2024 nos deja un mensaje claro: el futuro de la movilidad corporativa es sólido, pero requiere decisión y acción. La oportunidad está servida. Depende de todos que no quede en papel mojado.



Aunque un cuarto de las empresas dispone de vehículos conectados, solo un 16% utiliza realmente los datos que generan. Una oportunidad desaprovechada para mejorar la eficiencia, la seguridad y la sostenibilidad de las flotas.



LA MOVILIDAD FIDELIZA

Yvonne Sweeting

Directora recursos humanos Arval España

Cuando hablamos de fidelizar talento, solemos pensar en salario, beneficios, flexibilidad o desarrollo profesional. Pero pocas veces ponemos sobre la mesa un elemento que cada vez pesa más en la decisión de los empleados: cómo les ayudamos a moverse.

El último Barómetro de Flotas Corporativas 2024 nos da pistas muy claras. El 70% de las empresas ya ha apostado —o lo hará pronto— por flotas más sostenibles, incorporando tecnologías alternativas y vehículos electrificados. Y no es casualidad: la sostenibilidad ha dejado de ser un *nice to have* para convertirse en un valor que las personas buscan y exigen en sus empresas. Que una compañía ponga en marcha un plan de electrificación no solo habla de su compromiso con el planeta; también habla de su compromiso con sus empleados.

Pero hay un dato del Barómetro que, como profesional de Recursos Humanos, me parece aún más relevante: el 75% de las empresas ha implementado alguna solución de movilidad complementaria al coche de empresa. Y lo más importante es el “por qué”.

En cuatro de cada diez casos, la razón es clara: responder a las nuevas necesidades de las personas. *Bike leasing*, alquileres de corta duración, coche compartido... detrás de cada una de estas soluciones hay una intención: ofrecer alternativas, dar flexibilidad y facilitar la vida diaria de quienes trabajan con nosotros. Porque no todos necesitamos lo mismo, ni nos movemos igual.

Hoy el talento busca empresas que entiendan que la movilidad también es bienestar. Que facilitar cómo te desplazas es otra forma de cuidar de ti. De ayudarte a conciliar. De que tu día a día sea un poco más sencillo y sostenible.

Por eso, cuando hablamos de políticas de personas, también hablamos de movilidad. Porque ofrecer soluciones flexibles, responsables y adaptadas no es solo una cuestión operativa: es una herramienta estratégica para atraer y fidelizar a quienes hacen posible que las empresas sigan creciendo. Al final, se trata de algo muy sencillo: si cuidamos de cómo se mueven, también estamos cuidando de cómo se sienten.



“
Hoy el talento busca empresas que entiendan que la movilidad también es bienestar.”



LA BUENA MOVILIDAD TAMBIÉN SE APRENDE

Cristian Bardají

Director del área de movilidad del RACC

Las personas somos seres sociales, que necesitamos relacionarnos con nuestros pares y con nuestro entorno para realizarnos. Por eso la movilidad ocupa tanto espacio mental en la resolución de nuestras necesidades cotidianas, porque condiciona nuestra calidad de vida.

Desde el RACC, como club de servicios de movilidad, tenemos por objetivo situarnos día tras día cerca de las personas, fieles al lema "Estamos para ayudar". En consecuencia, impulsamos continuamente iniciativas tecnológicas para mejorar el trato personal a nuestros socios y usuarios.

Así, la *app* RACC ofrece ya acceso a más de 50 servicios diferentes, la plataforma *online* RACC Explorer utiliza inteligencia artificial para proponer viajes a medida, o la formación de conductores impartida por RACC Start dispone de un campus virtual que incorpora elementos de realidad aumentada.

De hecho, abordar la formación en movilidad a lo largo de las diferentes etapas de la vida de las personas con una visión integral es uno de los retos que tenemos encima de la mesa. En este sentido, desde el RACC desarrollamos actividades educativas orientadas a alumnos de educación primaria y secundaria, pero también estamos ampliando el catálogo de cursos que ofrecen las escuelas RACC Advanced Driving Center de Barcelona y Madrid.

En materia de formación continuada, una vez consolidada la oferta de cursos de conducción eficiente y segura, un paso natural será la capacitación de los conductores en el uso de las nuevas tecnologías embarcadas en los vehículos, que dialogarán con los equipos instalados en las carreteras. Habrá que saber moverse. Cada vez más. Y si no se sabe lo suficiente, no pasa nada. Porque la buena movilidad, como tantas otras facetas de la vida, también se aprende.

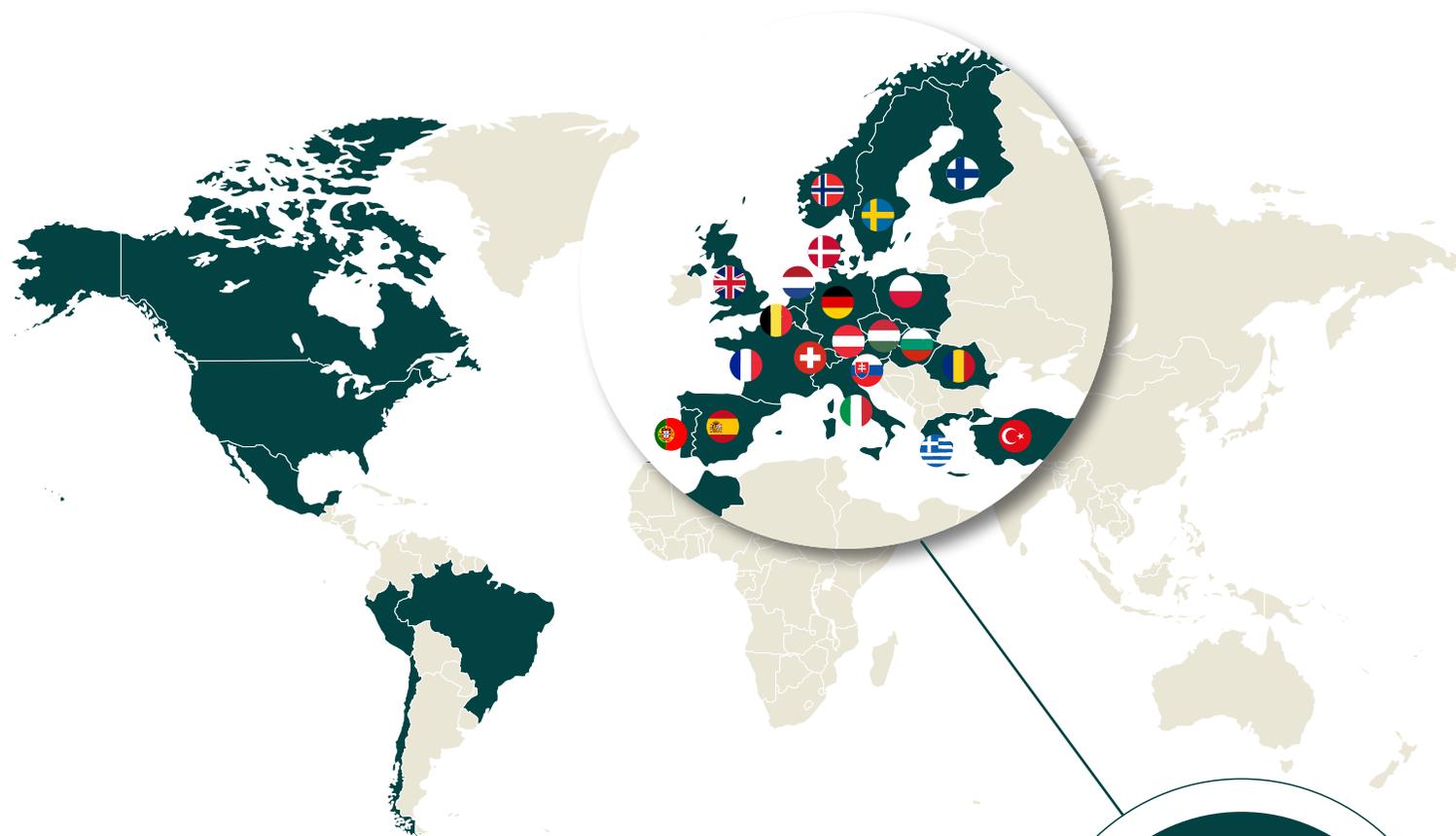


Tras la consolidación de la oferta de cursos de conducción eficiente y segura, un paso natural en la formación vinculada a la movilidad será la capacitación de los conductores en el uso de las nuevas tecnologías de los vehículos.



METODOLOGÍA

El barómetro analiza la situación y tendencias de evolución de las flotas corporativas en 28 países del mundo, a partir de la realización de más de 8.000 entrevistas a profesionales decisores en la gestión de flotas de compañías de cualquier dimensión.



28 países

8.061 entrevistas*
a profesionales decisores en la gestión de flotas corporativas

Perfil de compañías



COMPAÑÍAS PEQUEÑAS

1 a 9 empleados



COMPAÑÍAS MEDIANAS

10 a 249 empleados



COMPAÑÍAS GRANDES

+250 empleados

EL PRESENTE CAPÍTULO ANALIZA Y RESUME LOS RESULTADOS DEL BARÓMETRO, CON FOCO EN ESPAÑA Y LOS PAÍSES EUROPEOS.

*Encuestas realizadas telefónicamente del 26/08 al 08/11 de 2024

TENDENCIAS

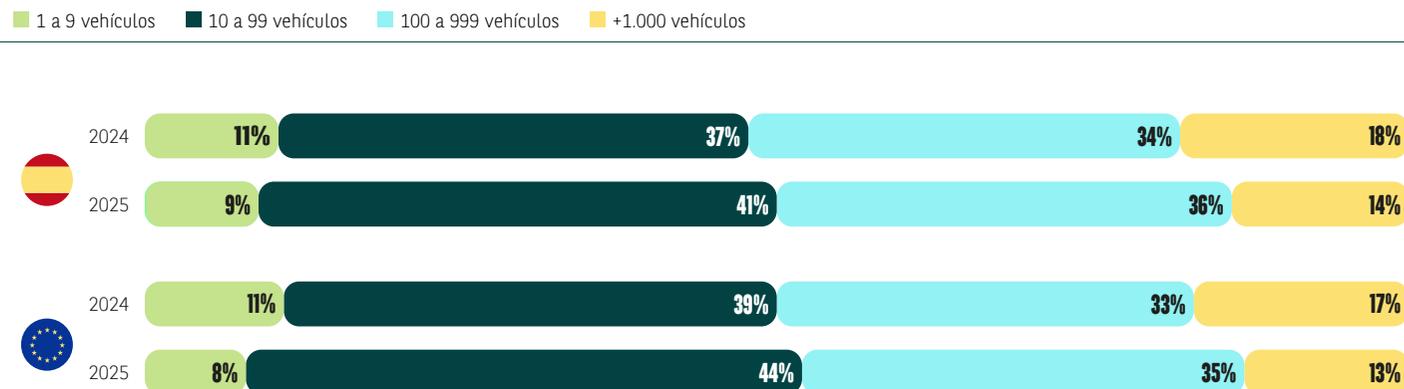
La nueva edición del barómetro mantiene la tendencia de los dos últimos años al aumento del número de vehículos en las flotas, impulsado de nuevo por las buenas expectativas económicas. Destaca también la consolidación del uso de vehículos de segunda mano, aunque con diferencias significativas por tipo de vehículo (mayor implantación de turismos) y tamaño de empresas (mayor predisposición en empresas pequeñas y medianas).

CONTINUIDAD EN EL NÚMERO DE VEHÍCULOS EN LAS FLOTAS

Tras el significativo incremento en el porcentaje de compañías con flotas extensas (más de 1.000 vehículos) del año anterior, los datos del barómetro muestran una estabilidad en la composición del volumen de las flotas, con tendencia al incremento de las flotas medias.

Tamaño de la flota turismos + LCV

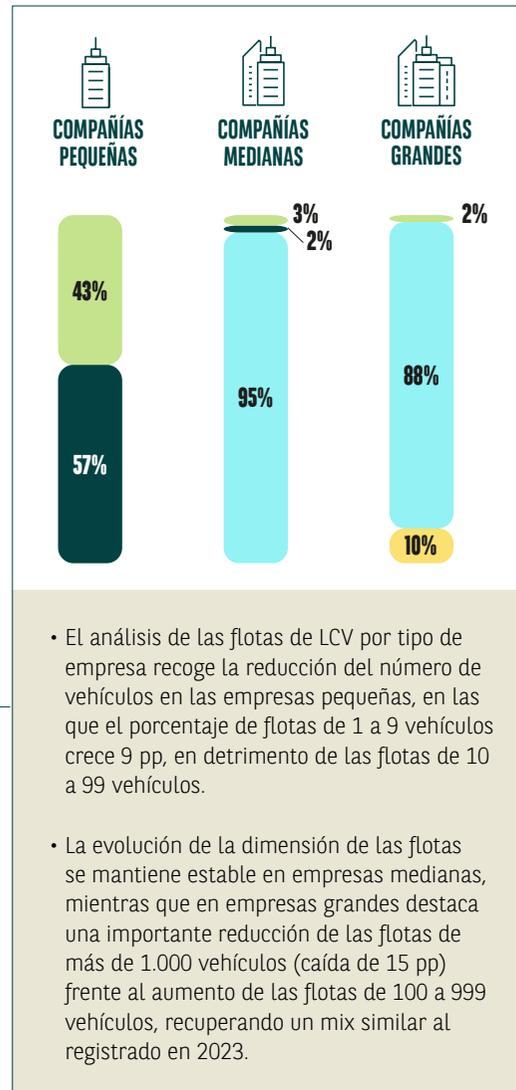
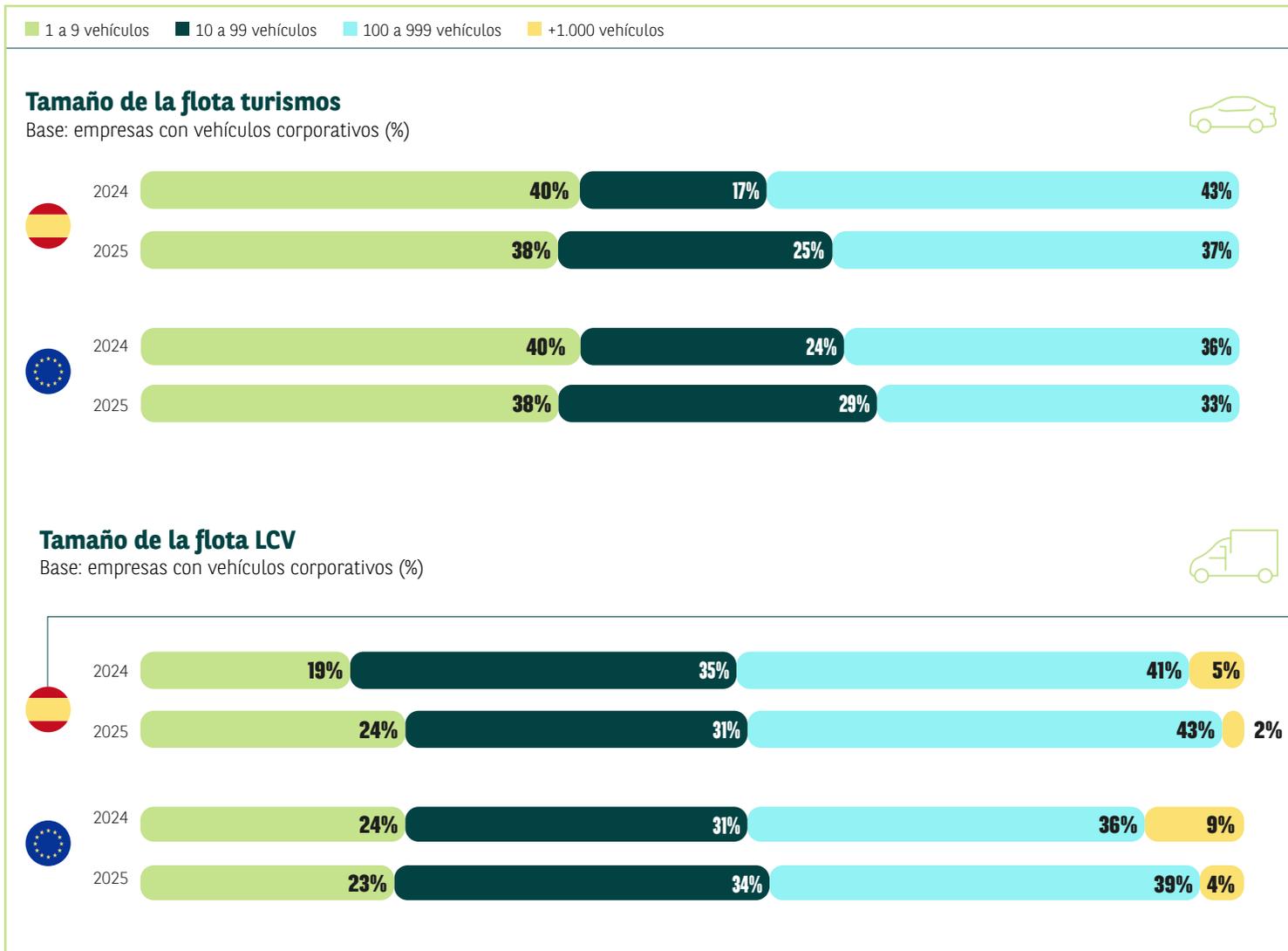
Base: empresas con vehículos corporativos (%)



- La principal diferencia en el volumen de las flotas de vehículos respecto al año anterior se observa en el aumento del porcentaje de compañías con flotas de 10 a 99 vehículos, que crecen 4 pp en España y 5 pp en Europa. Por el contrario, el porcentaje de empresas con flotas de más de 1.000 vehículos se reduce 4 pp en ambos territorios.
- Siguiendo la tendencia del año anterior, el incremento del tamaño de las flotas medianas responde a la mejora de la situación económica y el desarrollo del negocio de las compañías.

LOS VEHÍCULOS LCV VUELVEN A LIDERAR EL INCREMENTO DEL TAMAÑO DE LAS FLOTAS

Por categoría de vehículo, se observa una tendencia al aumento de las flotas de turismos de tamaño medio (10 a 99 vehículos), tanto en España como en Europa, en detrimento de las flotas de 100 a 999 vehículos, que crecieron de forma muy destacada en 2024. En LCV se mantiene el mayor porcentaje de flotas de más de 100 vehículos, aunque con una reducción de las flotas de más de 1.000 vehículos. La principal diferencia entre territorios es el incremento del 5% en España de las flotas más pequeñas, frente a la estabilidad en Europa.



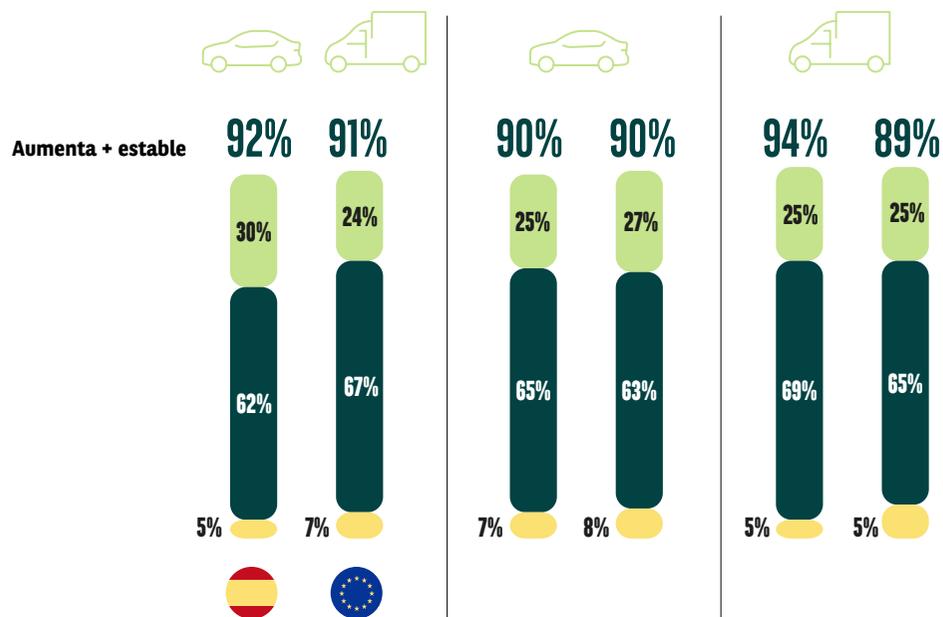
RENOVACIÓN DE LA CONFIANZA UNÁNIME DE LAS EMPRESAS EN EL CRECIMIENTO Y MANTENIMIENTO DE LAS FLOTAS

Nueve de cada diez empresas opina que las **flotas corporativas se mantendrán estables o crecerán en los próximos tres años**. La confianza en el futuro de las flotas se da por igual en turismos y LCV, y tanto entre las empresas españolas como europeas, con resultados muy similares.

Evolución de la flota en los próximos tres años

Base: empresas con vehículos corporativos (%)

■ Aumenta ■ Se mantiene estable ■ Decrece



Se han omitido las respuestas "No saben".

- El análisis por dimensión de las compañías presenta resultados muy similares a los globales, con las empresas pequeñas ligeramente más optimistas que las medianas y las grandes.

La buena marcha del negocio y las necesidades vinculadas a la gestión del talento seguirán impulsando el incremento de las flotas

Base: empresas con vehículos corporativos (%)



- Aunque en menor medida que el año anterior (-8 p.p.), las compañías asocian el incremento de las flotas a la buena marcha del negocio y el desarrollo de nuevas actividades que requieran vehículos de empresa.
- Respecto a la media europea, destaca la mayor importancia que dan las empresas españolas a la necesidad de disponer de vehículos de empresa como beneficio social para los empleados.



EL RENTING SE MANTIENE COMO MÉTODO DE FINANCIACIÓN PRINCIPAL, CON AUMENTO DE LA COMPRA DIRECTA

Aunque con una ligera reducción (-4 pp) respecto a 2024, el *renting* se mantiene como el método principal de financiación de las flotas españolas, escogido por un 47% de empresas. En el resto de las opciones, destaca el incremento en 5 pp de la compra directa, que prácticamente se sitúa al nivel del *leasing*. Un año más, las preferencias de las empresas españolas difieren significativamente de la media europea, sin apenas cambios respecto al año anterior en su equilibrio entre las tres opciones principales.

Método de financiación principal de las flotas

Base: empresas con vehículos corporativos (%)



■ Renting ■ Leasing ■ Crédito ■ Compra directa

TOTAL		COMPAÑÍAS PEQUEÑAS	COMPAÑÍAS MEDIANAS	COMPAÑÍAS GRANDES
47%	27%	45%	51%	46%
21%	29%	22%	22%	20%
11%	10%	10%	7%	18%
20%	31%	22%	19%	16%

Se han omitido las respuestas "No saben".

- En el análisis de los datos por tamaño de empresa destaca una mayor tendencia al *renting* en las empresas medianas, en detrimento principalmente del uso del crédito.
- Las empresas grandes son las que más recurren al crédito, con un uso muy parejo de *leasing*, crédito y compra directa. Por su parte, las pequeñas empresas son las que presentan mayor porcentaje de compra directa.

EL RENTING SE MANTENDRÁ COMO LA OPCIÓN FAVORITA A CORTO PLAZO EN ESPAÑA

Empresas que introducirán o incrementarán el uso del *renting* en los próximos tres años:



YA EN USO O CONSIDERÁNDOLO



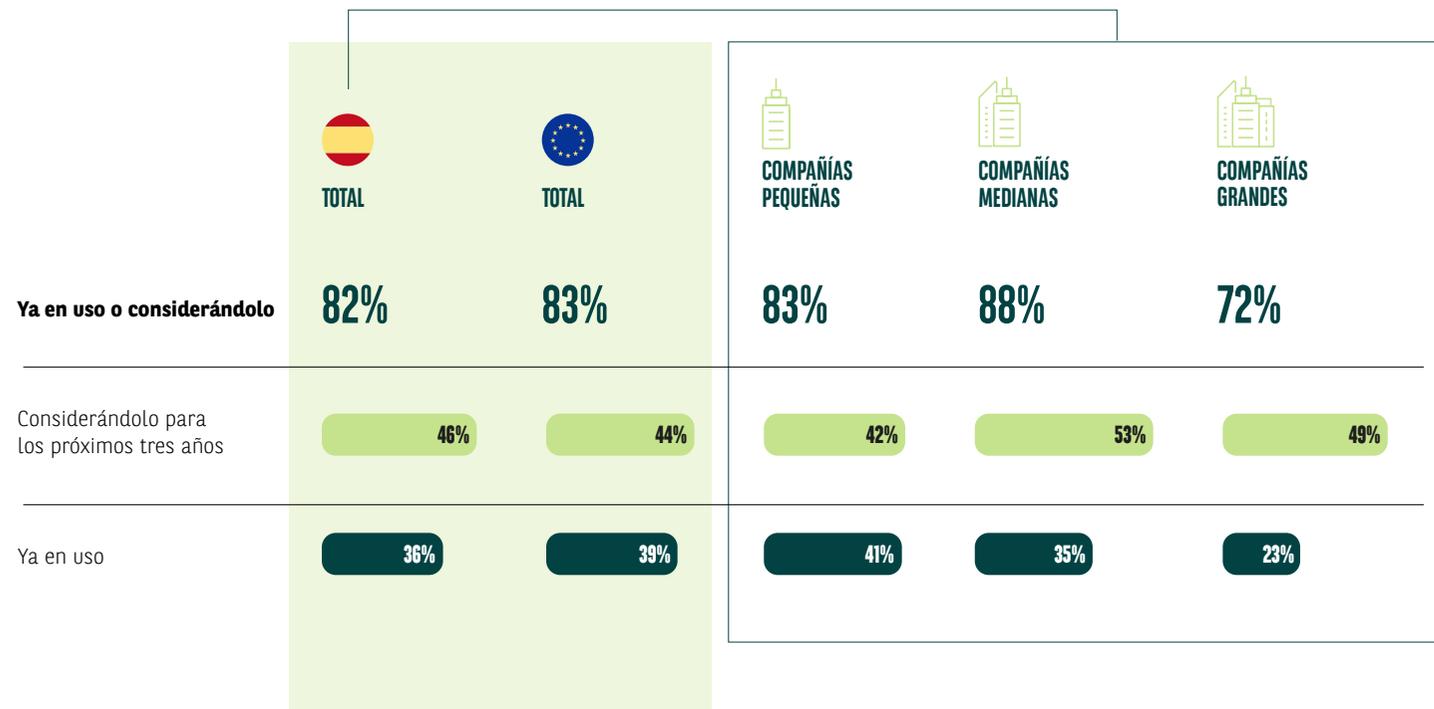
- El liderazgo del *renting* en España podría reforzarse en los próximos tres años, ya que un 55% de las empresas tiene intención de introducir o incrementar el uso de este método de financiación.
- Esta intención es ligeramente más elevada en empresas medianas (57%), frente a grandes (55%) y pequeñas (53%).

LA SEGUNDA MANO SE CONSOLIDA COMO OPCIÓN EN LAS FLOTAS CORPORATIVAS ESPAÑOLAS Y EUROPEAS

El análisis del uso y la intención de uso de vehículos de segunda mano en las flotas corporativas, incorporado por primera vez en el barómetro de 2024, confirma la apuesta de las empresas por esta opción, con resultados muy similares al año anterior: el 82% de compañías españolas y el 83% de europeas ya cuentan o están considerando contar con vehículos de segunda mano en los próximos tres años. La intención es significativamente menor en grandes empresas.

Uso actual o consideración de uso en los próximos tres años de vehículos de segunda mano

Base: empresas con vehículos corporativos (%)



- Los porcentajes generales de uso e intención de uso de la segunda mano son prácticamente idénticos a los registrados en 2024 en España y Europa.
- Por dimensión de empresa, las compañías pequeñas son las que disponen actualmente de mayor porcentaje de segunda mano, con cerca de 18 pp de diferencia frente a las empresas grandes. Sin embargo, la intención de uso en los próximos tres años es mayor en las compañías medianas y grandes.



IMPLANTACIÓN DIVERSA EN EUROPA

Como ya recogieron los datos del año anterior, la apuesta por los vehículos de segunda mano en flotas es muy diversa en el resto de los países europeos analizados. Los países con mayor consideración de uso de la segunda mano son Grecia (94%, con un crecimiento de 19 pp respecto a 2024), Bélgica (92%, con 12 pp más) y Dinamarca (92%, similar al año anterior). Los países que menos apuestan por esta opción son Polonia (72%), Eslovaquia (74%) y Suecia (74%).

En los países del entorno español destaca el mayor porcentaje de Portugal (88%) y el comportamiento de Francia, que vuelve a presentar el porcentaje de uso más bajo de todo el continente (17%, 7 pp menos que en 2024), pero mantiene una intención de uso en los próximos tres años del 84%.

MAYOR PESO DE LA SEGUNDA MANO EN TURISMOS QUE EN LCV



YA EN USO O CONSIDERÁNDOLO

67%

49%

CONSIDERÁNDOLO PARA LOS PRÓXIMOS TRES AÑOS

31%

41%

YA EN USO

36%

8%

- El uso actual de vehículos de segunda mano crece en turismos respecto a 2024 (+8 pp), pero desciende en LCV (- 2 pp).
- Por el contrario, la intención de incorporarlos en los próximos tres años cae 10 pp en turismos y se mantiene en LCV.

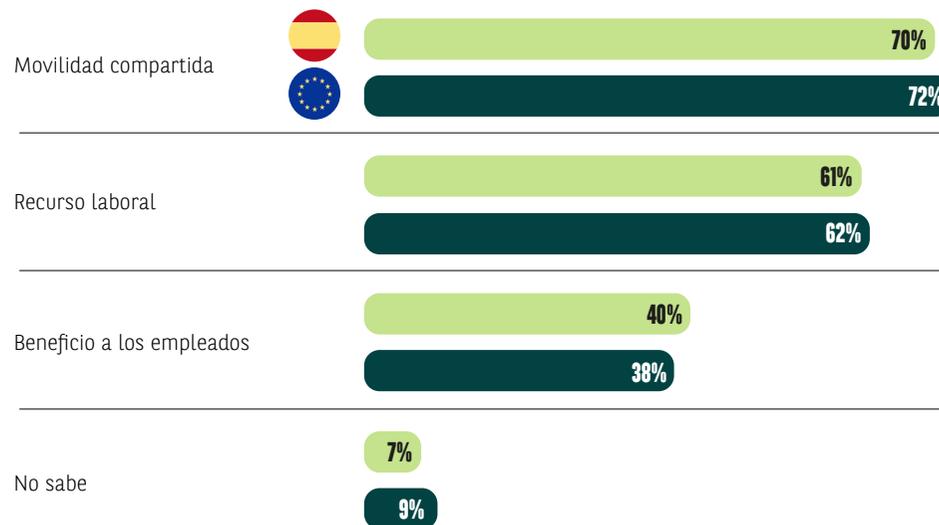
LA SEGUNDA MANO SE CONSOLIDA COMO OPCIÓN EN LAS FLOTAS CORPORATIVAS ESPAÑOLAS Y EUROPEAS (CONT.)

La movilidad compartida se mantiene como principal destino de los turismos usados, con un importante aumento del uso como beneficio a los empleados.

La movilidad compartida sigue apareciendo como el destino favorito en el uso de vehículos de segunda mano tanto para empresas españolas como europeas, aunque con importantes diferencias respecto a los resultados de 2024.

Tipo de uso para los turismos de segunda mano

Base: empresas con turismos de segunda mano (%)



- El uso de los turismos de segunda mano para movilidad compartida cae 20 pp en España respecto a los datos de 2024. En Europa, el retroceso es más contenido (-7 pp).
- El uso como recurso laboral también cae significativamente (-14 pp en España y -5 pp en Europa), mientras que destaca el importante incremento de su uso como beneficio a los empleados, que crece 18 pp en España y se mantiene estable en Europa (+3pp).

EL FOMENTO DE UNA CONDUCCIÓN MÁS RESPONSABLE, NUEVO PRIMER RETO EN LA GESTIÓN DE FLOTAS

Los dos principales retos que las compañías españolas deberán afrontar en la gestión de sus flotas corporativas serán el fomento de una conducción más responsable entre sus empleados, la implantación de tecnologías de combustible alternativas y la mitigación del incremento del coste de propiedad de los vehículos. Los resultados europeos dan más peso que los españoles a la implantación de tecnologías alternativas y a la adaptación a políticas restrictivas sobre vehículos de combustión.

Principales retos de las flotas en los próximos tres años

Base: empresas con vehículos corporativos (%)



- En España, el fomento de una conducción más responsable entre los empleados crece 4 pp y salta del tercer al primer reto, al caer los dos principales retos del año anterior, la implantación de combustibles alternativos (-9 pp) y la adaptación a políticas restrictivas sobre gasolina y diésel (-4 pp).
- Los resultados europeos son muy similares a los registrados en 2024, con la excepción de la adaptación a nuevas formas de trabajo híbridas, que pasa a último lugar con una caída de 5 pp. Este aspecto también ha perdido mucha relevancia para las empresas españolas, con un descenso de 10 pp.



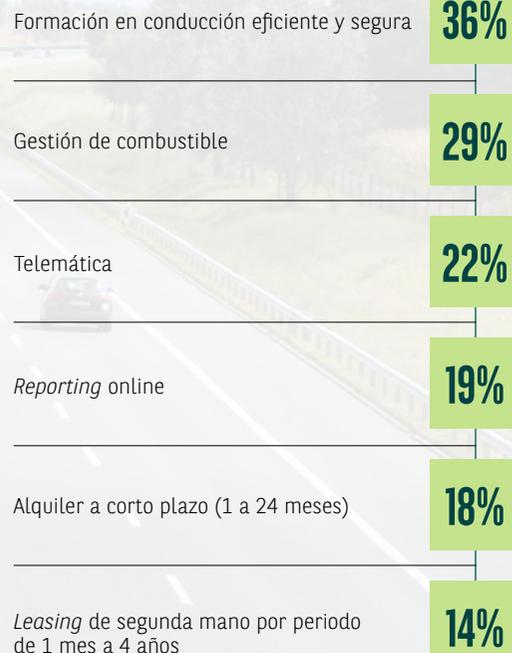
SERVICIOS ADICIONALES: CRECE EL INTERÉS POR LA FORMACIÓN EN CONDUCCIÓN EFICIENTE Y SEGURA

Cuestionados sobre su interés sobre servicios adicionales vinculados a la gestión de flotas, las empresas mantienen el interés ante la contratación de estos servicios con una ligera caída respecto a 2024 (4 pp menos). El servicio más demandado es la formación en conducción eficiente y segura, que es también el que más crece respecto al año anterior.



Interés por servicios adicionales en la gestión de flotas.

Base: empresas con vehículos corporativos (%).



Nota: pregunta multirrespuesta.

- La formación en conducción eficiente y segura (+6 pp) y el alquiler a corto plazo (+3 pp) son los únicos servicios que crecen en interés de las empresas en relación con los datos de 2024. En dos años, el interés por la formación en conducción eficiente y segura ha aumentado 12 pp.
- El resto de los servicios presentan ligeros retrocesos respecto al año anterior, con el retroceso destacado del leasing de vehículos de segunda mano, que cae 7 pp.

ELECTRIFICACIÓN

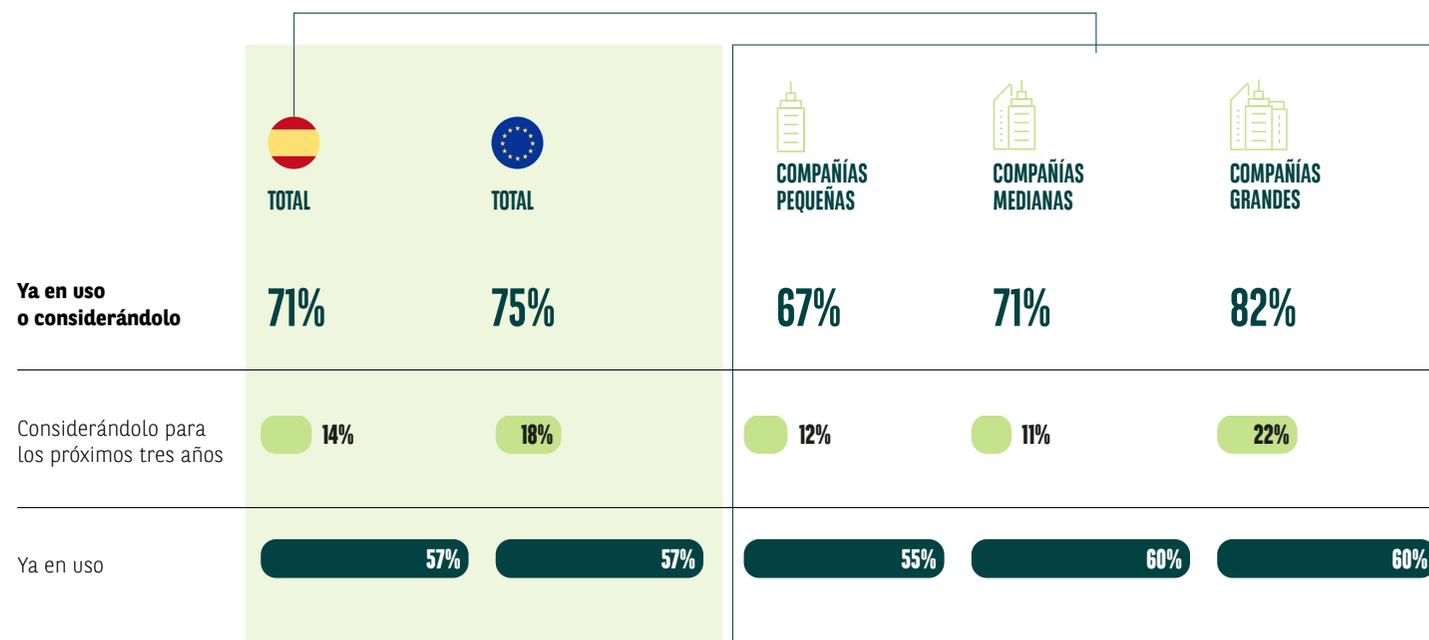
Las nuevas normativas y la concienciación ciudadana siguen impulsando la apuesta de las empresas por la electrificación de sus flotas corporativas, aunque los resultados anuales muestran un freno en esta tendencia respecto a años anteriores. De nuevo, las empresas destacan la ausencia de infraestructuras de carga como principal barrera para una extensión más decidida de la movilidad eléctrica, por lo que una gran mayoría ya cuenta con una política propia de recarga o planea tenerla en el futuro.

DESCENSO EN EL USO DE NUEVAS ENERGÍAS EN LAS FLOTAS ESPAÑOLAS

El uso actual o intención de uso de nuevas energías o tecnologías en las flotas corporativas de turismos muestra un descenso notable de la confianza de las empresas españolas en estas alternativas respecto a los resultados del año anterior, igualándose a los valores medios europeos.

Empresas que implementan o están considerando implementar en los próximos tres años nuevas energías o tecnologías en su flota de turismos*

Base: empresas con turismos (%)



* Al menos una tecnología entre HEV, PHEV y 100% BEV.

- El uso actual de nuevas energías o tecnologías en turismos cae 18 pp respecto a los datos de 2024, aunque la intención de uso en los próximos tres años crece ligeramente (+2 pp).
- Por dimensión de empresa, el mayor retroceso se observa en las compañías medianas, en las que el uso actual cae 20 pp y la intención de uso se mantiene inalterable. En empresas grandes, el descenso del uso actual (19 pp) queda compensado en parte por el aumento de 11 pp de la intención de uso, manteniéndolas como las principales impulsoras de opciones alternativas.

LOS MODELOS HÍBRIDOS CONCENTRAN LA PRINCIPAL CAÍDA EN LAS FLOTAS DE TURISMOS

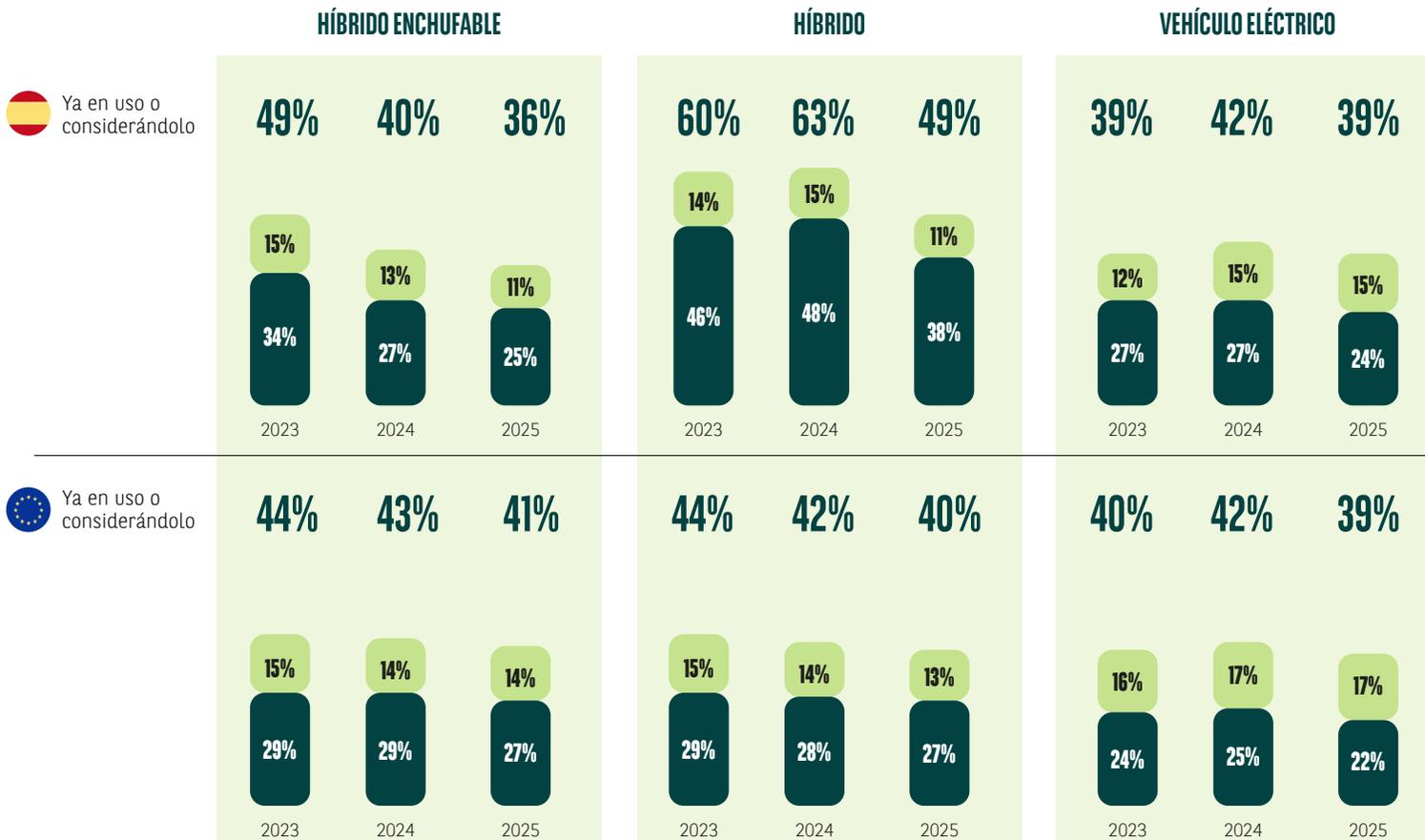
El uso actual o intención de uso de nuevas energías o tecnologías en las flotas corporativas de turismos muestra un descenso notable de la confianza de las empresas españolas en estas alternativas respecto a los resultados del año anterior, igualándose a los valores medios europeos.

Empresas que implementan o están considerando implementar en los próximos tres años nuevas energías o tecnologías en su flota de turismos: detalle por tecnología



Base: empresas con turismos (%)

■ Considerándolo para los próximos tres años ■ Ya en uso



- El análisis por tecnología muestra que el principal descenso en el uso o intención de uso en España se concentra en los modelos híbridos, que se mantienen igualmente como la opción más utilizada en la actualidad.
- El descenso en los híbridos enchufables y eléctricos puros es mucho menor, y se mantiene en un 15% el porcentaje de empresas que consideran la incorporación de eléctricos a corto plazo.
- La evolución de la media europea es más estable, con diferencias de pocos puntos respecto a años anteriores en todas las tecnologías, pero una tendencia también a la baja.



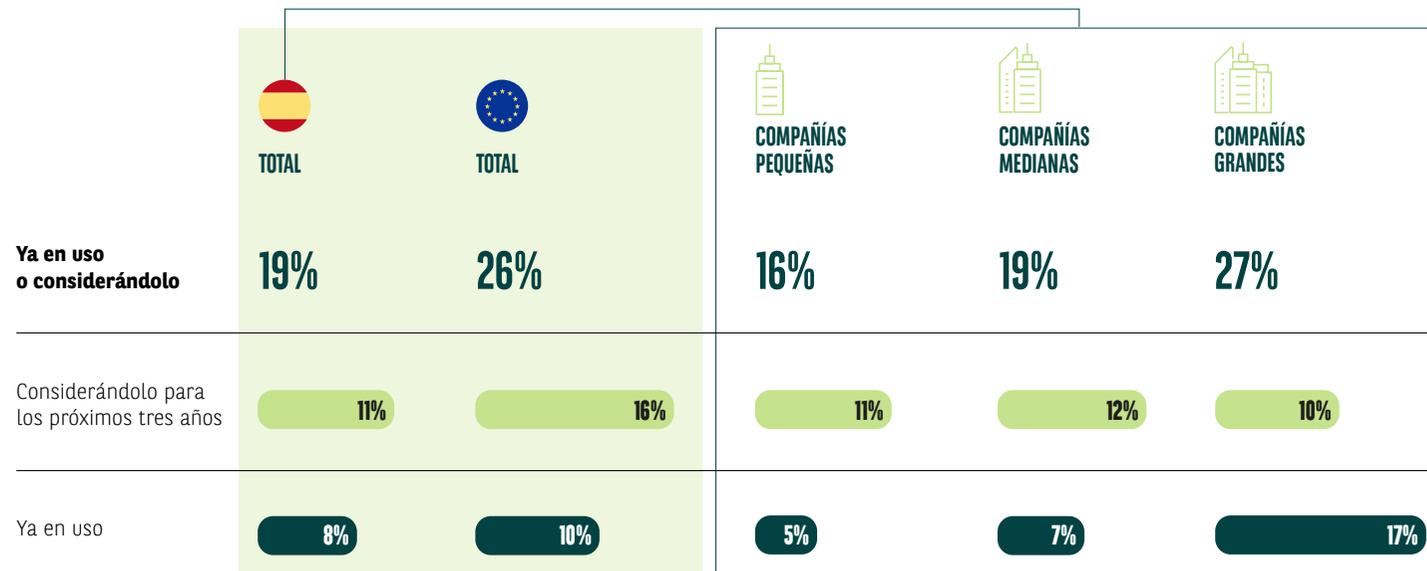


EL FRENO A LA IMPLEMENTACIÓN DE OPCIONES ALTERNATIVAS TAMBIÉN AFECTA A LAS FLOTAS DE LCV

La tendencia a la reducción del uso e intención de nuevas energías o tecnologías en las flotas de turismos se observa también en las flotas de LCV, que tradicionalmente ya registran índices de implantación menores. En España, el uso actual cae del 13 al 8% en un año y la intención de uso a corto plazo, del 22 al 11%. Aunque en menor medida, también se registra un descenso de ambos indicadores en la media europea.

Empresas que implementan o están considerando implementar en los próximos tres años nuevas energías o tecnologías en su flota de LCV*

Base: empresas con turismos (%)



* Al menos una tecnología entre 100% BEV e hidrógeno.

- El detalle por dimensión de las empresas muestra un descenso especialmente significativo en las compañías pequeñas, con una caída de 8 pp en uso actual y de 12 pp en intención de uso en los próximos tres años.
- En compañías medianas y grandes, el descenso se concentra principalmente en la intención de uso a corto plazo, que desciende 10 pp en ambos casos, frente a una estabilidad en el uso actual. En cualquier caso, la gran empresa es también la principal impulsora de las energías alternativas en LCV en comparación con el resto de las compañías.



PÉRDIDA DE CONFIANZA EN LA ALTERNATIVA ELÉCTRICA EN LAS FLOTAS DE LCV

Empresas que implementan o están considerando implementar en los próximos tres años nuevas energías o tecnologías en su flota de LCV

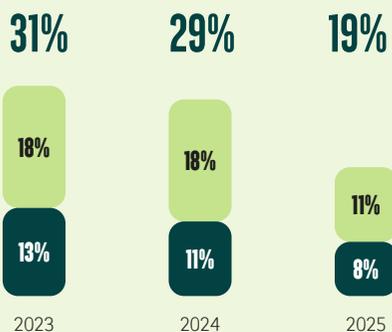
Base: empresas con LCV (%)



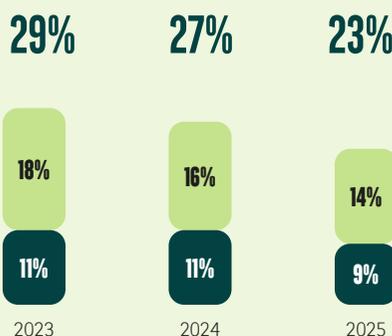
■ Considerándolo para los próximos tres años ■ Ya en uso

VEHÍCULO ELÉCTRICO

Ya en uso o considerándolo



Ya en uso o considerándolo



- En el caso de las flotas de LCV, la única tecnología con resultados significativos es la de vehículos 100% eléctricos.
- El análisis de la evolución en los últimos tres años muestra una caída de 12 pp en la confianza en la movilidad eléctrica en España, con un progresivo descenso tanto del uso actual como de la intención de uso a corto plazo.
- Como sucede en el caso de los turismos, la tendencia media europea también apunta a la baja, aunque en menor medida que en España.



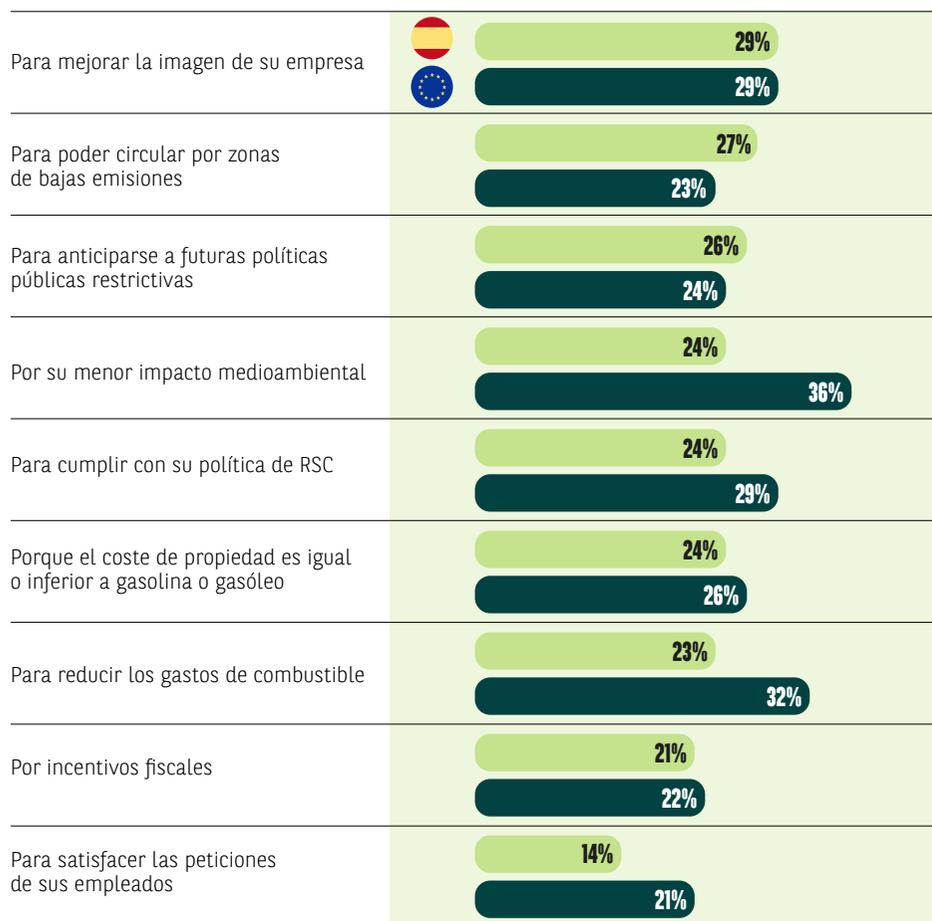
DIVERSIDAD DE MOTIVOS PARA APOSTAR POR ENERGÍAS ALTERNATIVAS

Las razones para implementar energías alternativas en las flotas son muy diversas y se mencionan con porcentajes bastante similares. En turismos, las empresas españolas priorizan las razones prácticas (reputación, circulación por ZBE y anticipación de futuras políticas) frente a las razones ambientales, que sí aparecen más destacadas en el caso de los LCV. La media europea muestra, en líneas generales, mayor concienciación en el aspecto ambiental y de ahorro de combustible que en España.

Razones para implementar o considerar tecnologías de combustible alternativas en flotas de turismos



Base: empresas con turismos (%)



Razones para implementar o considerar tecnologías de combustible alternativas en flotas de LCV



Base: empresas con LCV (%)



LOS ELÉCTRICOS MANTIENEN UNA CUOTA DEL 20% DE LAS FLOTAS DE TURISMOS EN TRES AÑOS

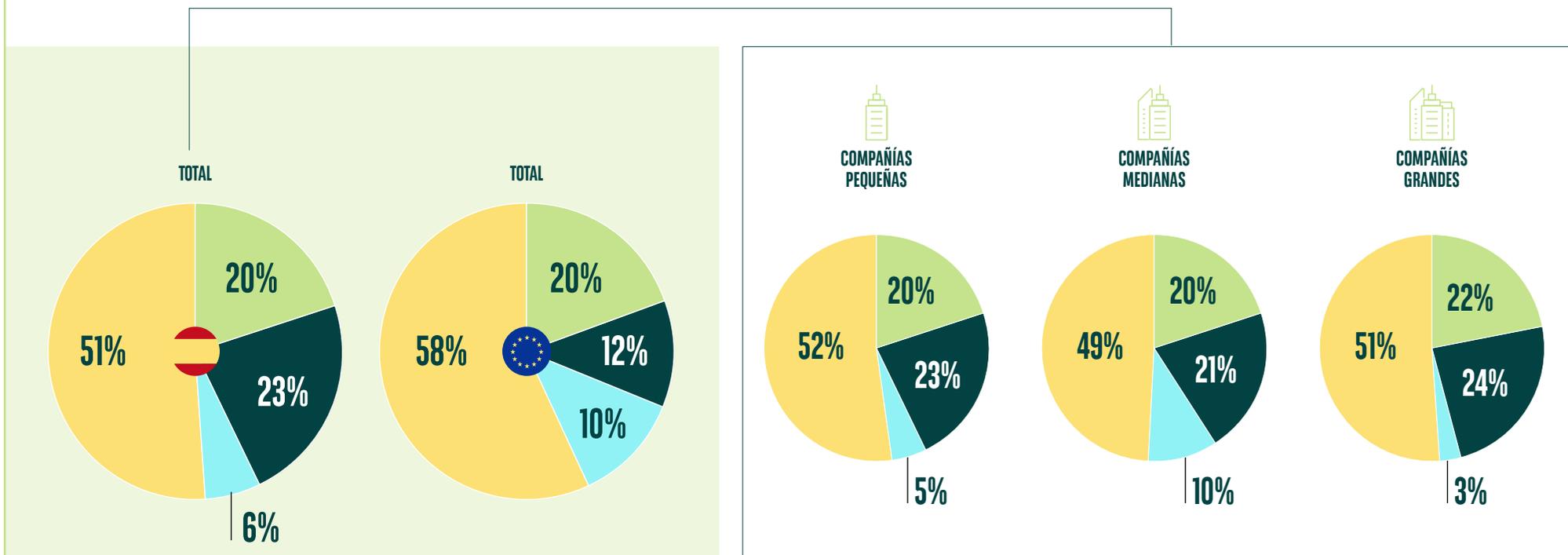
Pese al descenso en el uso e intención de uso de nuevas energías a corto plazo, al preguntar por previsiones de mix energético las empresas mantienen un reparto de casi 50/50 entre modelos de gasolina o diésel y nuevas tecnologías, sin apenas variación respecto a los datos de la edición anterior del estudio. En la comparativa con Europa, destaca especialmente la previsión de una mayor cuota de híbridos enchufables en España.

Cuota prevista por fuentes de energía en las flotas corporativas de turismos en tres años

Base: empresas con turismos (%)



100% eléctrico BEV Híbrido enchufable (PHEV) Híbrido (HEV) Gasolina o diésel



• Las cifras por dimensión de empresa se mantienen también similares a la media española, aunque con alguna variación significativa respecto al año anterior. Destaca especialmente la caída del porcentaje de vehículos de combustión tanto en empresas medianas (-5 pp) como grandes (-7 pp).

• En la evolución del mix de nuevas energías, las principales diferencias anuales se observan en las empresas grandes, donde los híbridos enchufables crecen 6 pp y los eléctricos puros, 5 pp.

SIN VARIACIÓN EN LA CUOTA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS EN LAS FLOTAS DE LCV

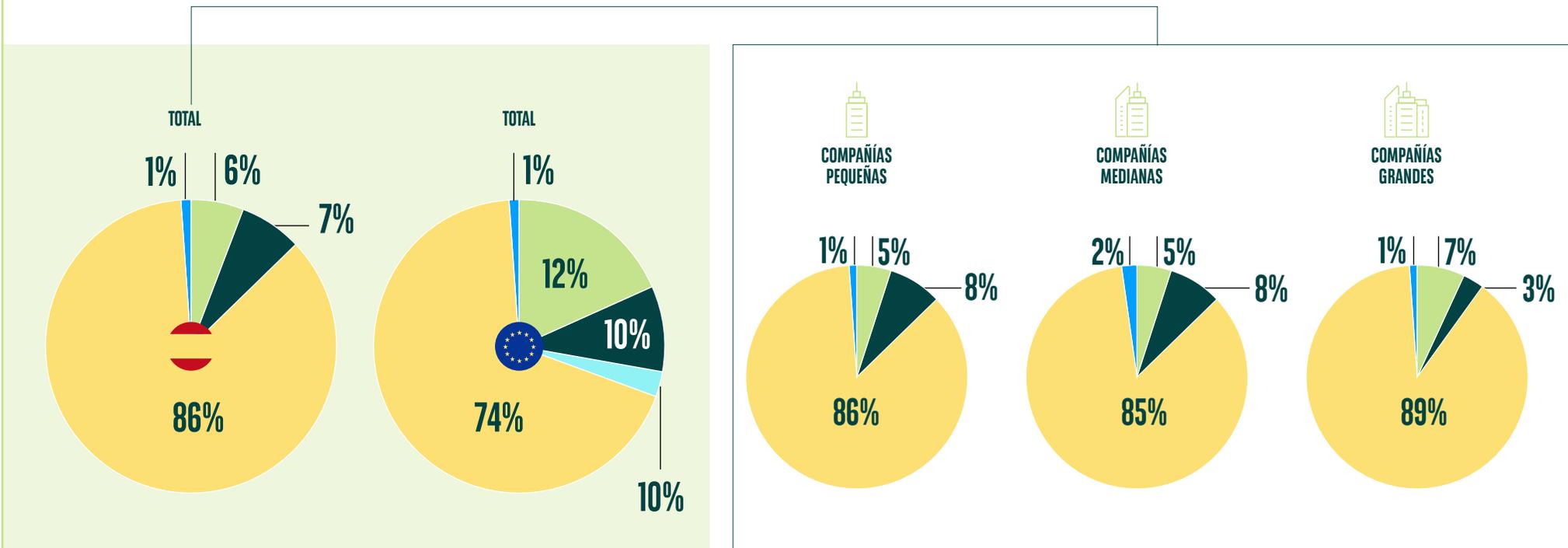
Las previsiones de mix energético de las flotas corporativas de LCV a tres años mantienen el predominio de los modelos de combustión, en el mismo porcentaje que el año anterior (86%). Solo se observa una diferencia mínima en el mix de energía alternativas: en el que los híbridos enchufables ganan 1 pp y superan a los eléctricos puros. En Europa, crecen ligeramente los vehículos de combustión (3 pp), con una presencia en el mix bastante inferior a la media española.

Cuota prevista por fuentes de energía en las flotas corporativas de LCV en tres años

Base: empresas con LCV (%)



■ 100% eléctrico BEV ■ Híbrido enchufable (PHEV) ■ Hidrógeno* ■ Gasolina o diésel ■ Otro



* Los datos de hidrógeno corresponden a Austria, Dinamarca, Italia, Luxemburgo, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, República Checa y Rumanía.

- Por dimensión de empresa, escasas variaciones respecto al año anterior, con las grandes compañías liderando tanto el porcentaje de vehículos de combustión como de eléctricos puros. La principal diferencia se observa en el porcentaje de híbridos enchufables, con una mayor implementación en pequeñas y grandes empresas (8%) que en grandes empresas (3%).



LA AUSENCIA DE INFRAESTRUCTURAS SE MANTIENE COMO EL PRINCIPAL FRENO A LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

Tanto en las flotas de turismos como de LCV, la barrera más citada para el desarrollo de la movilidad eléctrica en las flotas es la falta de puntos de recarga públicos, aunque en menor porcentaje en España que en Europa. Otra diferencia significativa es que las empresas europeas dan mucha más importancia a la diferencia del precio de compra de un vehículo eléctrico respecto a uno combustible fósil: es el segundo aspecto más citado en Europa tanto en turismos como en LCV, con más de 10 pp respecto a las empresas españolas.

Barreras al uso de vehículos 100% eléctricos en las flotas corporativas de turismos

Base: profesionales que conocen la tecnología BEV



Barreras al uso de vehículos 100% eléctricos en las flotas corporativas de LCV

Base: profesionales que conocen la tecnología BEV



MÁS DE UN 90% DE COMPAÑÍAS SE PLANTEAN DESARROLLAR ESTRATEGIAS DE PUNTOS DE CARGA



Empresas que desarrollan o tienen previsto desarrollar estrategias propias de carga

Base: empresas con vehículos corporativos (%)

9% NINGUNA DE ELLAS

91% UNA DE ELLAS

Como solución a la falta de infraestructuras de carga para la movilidad eléctrica, las empresas se muestran proactivas en el desarrollo de estrategias propias.

54%

ya dispone o instalará en el próximo año puntos de carga en sus propias instalaciones

52%

planea instalar puntos de carga públicos

43%

apoya o planea apoyar la instalación de cargadores en el hogar de sus empleados

• Las empresas pequeñas se muestran más implicadas en el desarrollo de estrategias de puntos de carga (93% tienen algún plan), frente a una menor implicación de las grandes compañías (83%).

• El apoyo en la instalación de puntos de carga en el hogar se gestiona cubriendo parte del coste de la caja o la instalación (95%) y, en menor medida, el reembolso de parte del gasto energético (48%).

Nota: pregunta multirrespuesta.

PERSPECTIVA DE IMPLANTACIÓN DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS EN LAS FLOTAS EUROPEAS

Los resultados recogidos por el barómetro en 20 países europeos recogen tendencias distintas por regiones, con diferencias significativas en determinados aspectos.

REINO UNIDO



Reino Unido se mantiene como uno de los países con mayor implantación de energías alternativas en las flotas corporativas, al mismo nivel que los líderes nórdicos. Sobresale en uso de turismos eléctricos e híbridos y LCV de hidrógeno.

SUR DE EUROPA



Francia registra los mejores índices de implantación de energías alternativas en flotas corporativas, destacando sobre todo en soluciones híbridas en turismos. España, Italia y Portugal registran porcentajes similares en turismos eléctricos, con Portugal un poco por debajo en híbridos. Grecia se mantiene en la franja baja en la gran mayoría de indicadores.

NÓRDICOS



Noruega y Suecia siguen liderando con claridad la implantación de la movilidad 100% eléctrica en las flotas corporativas, con cuotas superiores al 40% en el mix energético de turismos y LCV. Finlandia y Dinamarca se sitúan por encima de la media europea.

EUROPA CENTRAL Y BENELUX

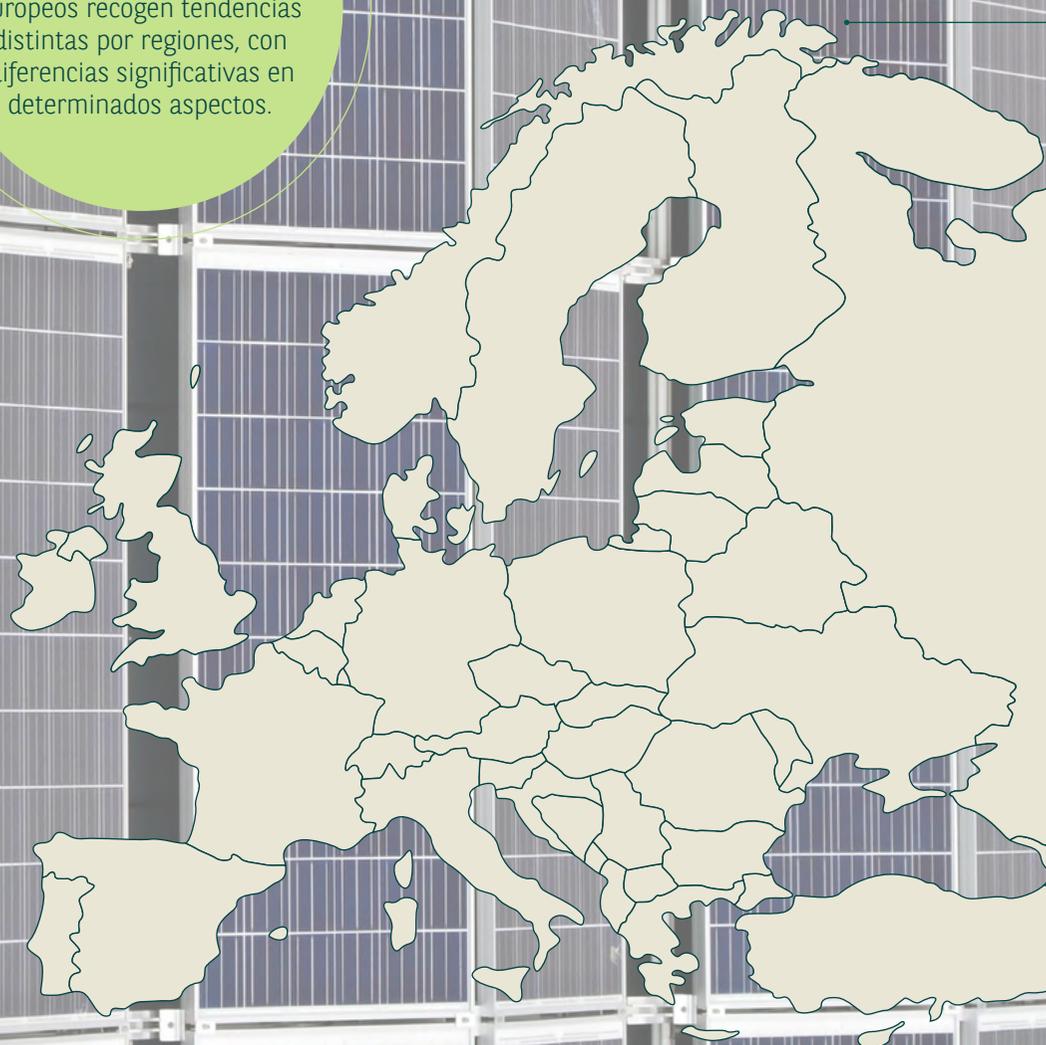


Alemania y Países Bajos lideran el desarrollo de soluciones alternativas en las flotas de esta región, con una implantación superior a la media en turismos PHEV. Destaca la progresiva mejora de Austria y Suiza, así como los bajos índices de movilidad 100% eléctrica en Bélgica.

EUROPA DEL ESTE



Los países de Europa del Este se mantienen a la cola de la implantación de energías alternativas en sus flotas corporativas, con porcentajes inferiores a la media europea. Los peores resultados suelen registrarse en Chequia y Eslovaquia.



SOSTENIBILIDAD Y NUEVA MOVILIDAD

Más allá de la gestión específica de flotas corporativas, las empresas españolas se muestran en esta edición más reticentes a implantar nuevas políticas o soluciones de movilidad. En el ámbito de la gestión corporativa de la sostenibilidad, el barómetro incorpora el análisis de los objetivos de descarbonización, que ya se plantean cuatro de cada diez empresas. En la aplicación de nuevas tecnologías se mantiene el porcentaje de flotas con vehículos conectados y aumenta ligeramente la intención de aprovechar los datos recopilados.

ANÁLISIS DETALLADO DE POLÍTICAS Y SOLUCIONES DE MOVILIDAD

La edición de 2025 del barómetro ha profundizado en el análisis de iniciativas vinculadas a la movilidad, adicionales a la gestión de flotas. Para ello, ha incorporado al cuestionario nuevas opciones, separadas en dos categorías: políticas y soluciones de movilidad. El análisis incluye la implementación actual y futura de estas iniciativas, segmentadas por categorías de empresas.



EJEMPLOS DE POLÍTICAS DE MOVILIDAD

-  Reembolso de gastos de transporte público
-  Reembolso de gastos de vehículo personal
-  Presupuesto de movilidad
-  Leasing privado o reducción del salario
-  Alquiler a corto o medio plazo
-  Compra de coche o subsidio en metálico

EJEMPLOS DE SOLUCIONES DE MOVILIDAD

-  Carsharing corporativo
-  Viajes compartidos
-  Bicicletas en leasing
-  Bike sharing
-  Scooters y motos en leasing
-  App para reserva de soluciones de movilidad
-  Tarjeta corporativa para pago de necesidades de movilidad

LAS ACCIONES DE INVERSIÓN DIRECTA SON LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD MÁS IMPLANTADAS Y CON MÁS FUTURO

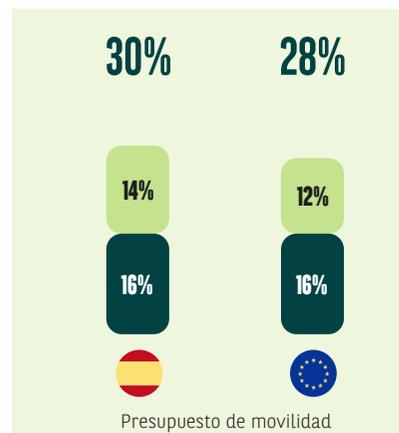
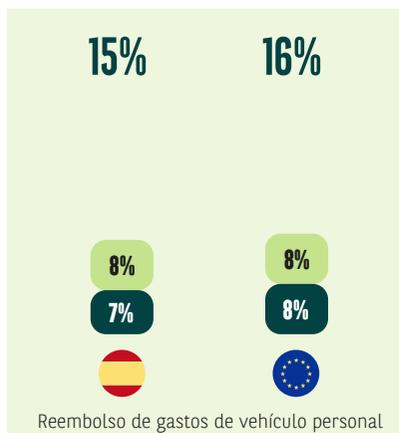
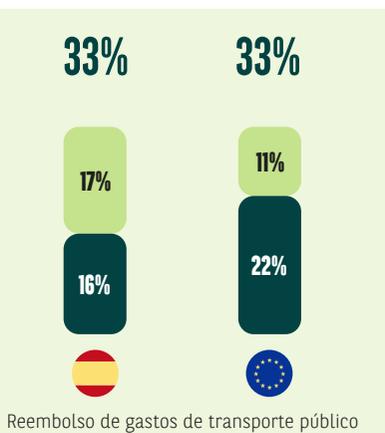
El análisis de las políticas de movilidad más comunes sitúa a las acciones de inversión directa como las más habituales, encabezadas por la compra de coche o subsidios en metálico (ya lo implantan o tienen previsto implantarlo el 35% de las empresas), el reembolso directo del gasto en transporte público (33%) y el presupuesto en movilidad (33%). La previsión para los próximos tres años indica también que estas tres opciones serán la más implantadas.

Políticas de movilidad en uso o en consideración para los próximos tres años

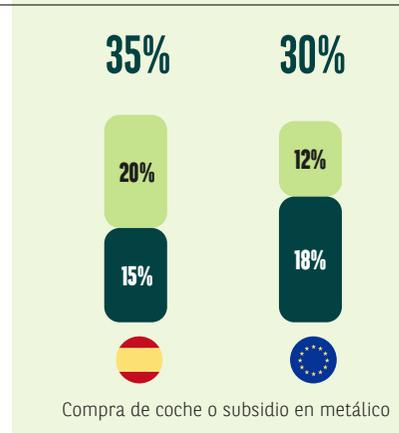
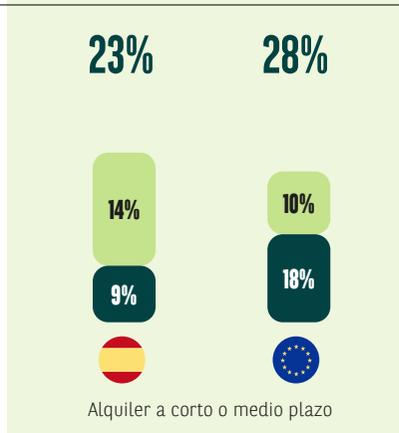
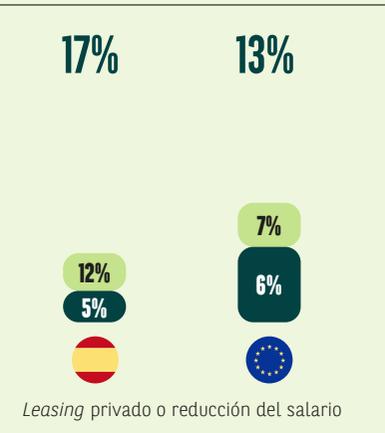
Base: empresas con vehículos corporativos (%)

■ Considerándolo para los próximos tres años ■ Ya en uso

Ya en uso o considerándolo



Ya en uso o considerándolo



- La comparativa con aquellas políticas ya analizadas el año anterior muestra un importante retroceso de la opción "leasing privado o reducción del salario", que en 2024 era la política más citada. Por el contrario, destaca el incremento de la compra de coche o subsidio en metálico, que pasa del tercer al primer puesto.
- Como ya sucedió en la edición anterior, los resultados de España son muy similares a la media europea. Las principales diferencias se observan en el uso del alquiler a corto o medio plazo (5 pp superior en Europa) y la compra de coche o subsidio en metálico (5 pp superior en España).



ESCASA IMPLANTACIÓN DE SOLUCIONES DE MOVILIDAD, CON DOS ÚNICAS EXCEPCIONES DESTACADAS: 'CAR SHARING' CORPORATIVO Y APP DE RESERVA

En líneas generales, el porcentaje de implantación de soluciones de movilidad es inferior al de políticas de movilidad. Únicamente dos soluciones se acercan a un 20% de menciones, sumando la implantación actual y la previsión para los próximos tres años: el *carsharing* corporativo y la app de reserva de soluciones de movilidad. Entre las dos opciones mayoritarias, destaca que la app es la solución más aplicada en la actualidad mientras que el *carsharing* es la más prevista para los próximos tres años.

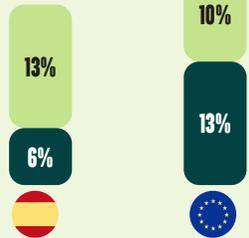
Soluciones de movilidad en uso o en consideración para los próximos tres años

Base: empresas con vehículos corporativos (%)

■ Considerándolo para los próximos tres años ■ Ya en uso

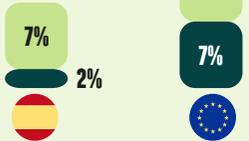
Ya en uso o considerándolo

19% 23%



Carsharing corporativo

9% 16%



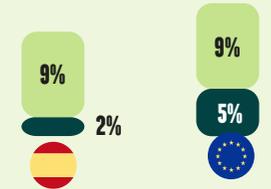
Viajes compartidos

4% 11%



Bicicletas en leasing

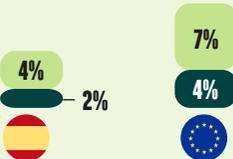
11% 14%



Bike sharing

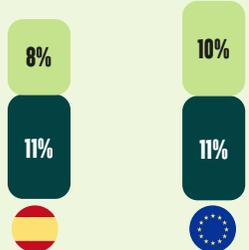
Ya en uso o considerándolo

6% 11%



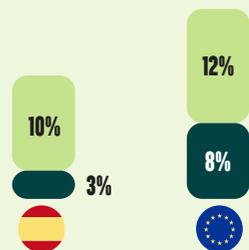
Scooters y motos en leasing

19% 21%

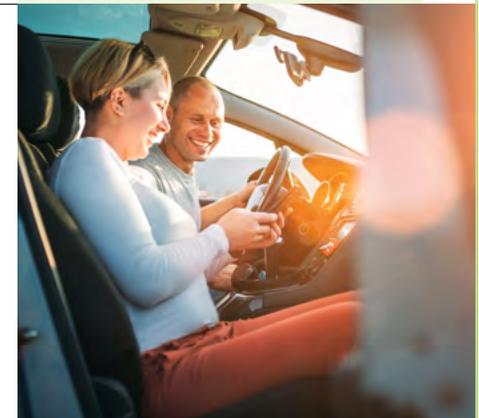


App para reserva de soluciones de movilidad

13% 20%



Tarjeta corporativa para pago de necesidades de movilidad



• A diferencia de las políticas, en las soluciones de movilidad sí se observan diferencias significativas entre los resultados en España y Europa. Destaca principalmente el mayor uso en Europa de la tarjeta corporativa para el pago de necesidades de movilidad, los viajes compartidos y las bicicletas en *leasing*; en los tres casos, con 7 pp más de menciones en la media europea.



EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DE RSE Y RRHH, PRINCIPALES MOTIVOS PARA DESARROLLAR POLÍTICAS Y SOLUCIONES DE MOVILIDAD

Tanto las empresas españolas como las europeas sitúan el cumplimiento de sus políticas de Responsabilidad Social (RSE) y las necesidades relacionadas con RRHH como las principales razones para desarrollar tanto políticas como soluciones de movilidad, con una notable diferencia respecto al resto de motivos. En la comparativa con Europa destaca que, en líneas generales, las empresas españolas otorgan más peso a estas dos razones. Por el contrario, las empresas europeas dan más peso a la mejora de la marca o atractivo de la empresa.

Motivos para implementar o considerar políticas de movilidad

Base: empresas que aplican o consideran al menos una política de movilidad (%)



Motivos para implementar o considerar soluciones de movilidad

Base: empresas que aplican o consideran al menos una solución de movilidad (%)



CAÍDA DEL PORCENTAJE DE EMPRESAS QUE DESARROLLAN O DESARROLLARÁN PLANES DE MOVILIDAD

El porcentaje de empresas españolas que desarrolla planes de movilidad en la actualidad o tiene previsto desarrollarlos en el próximo año ha caído del 88% de 2024 al 79% en la nueva edición del informe. Entre las principales acciones incluidas en estos planes destacan, con porcentajes muy similares, un presupuesto específico para movilidad, el aparcamiento flexible, el *car pooling* o el *renting* para empleados.

Empresas que disponen o tienen previsto desarrollar un plan de movilidad en el próximo año

Base: empresas con vehículos corporativos (%)

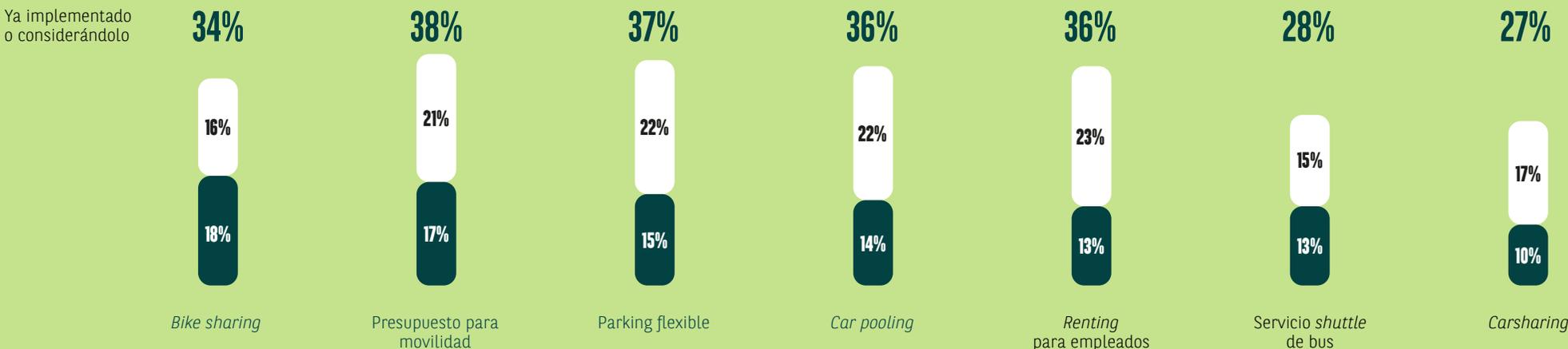


- El descenso en la apuesta por planes de movilidad respecto al año anterior se reparte por igual entre las empresas que ya lo desarrollan (-4 pp) o que tienen previsto en el próximo año (-4 pp).
- En la mayoría de las acciones previstas en estos planes es superior el porcentaje de empresas que tienen previsto desarrollarlos sobre las que ya los desarrollan. La diferencia es especialmente destacada en el caso del *renting* para empleados.

Principales acciones incluidas en los planes de movilidad

Base: empresas con plan de movilidad o en consideración (%)

■ Considerándolo para el próximo año ■ Ya implementado

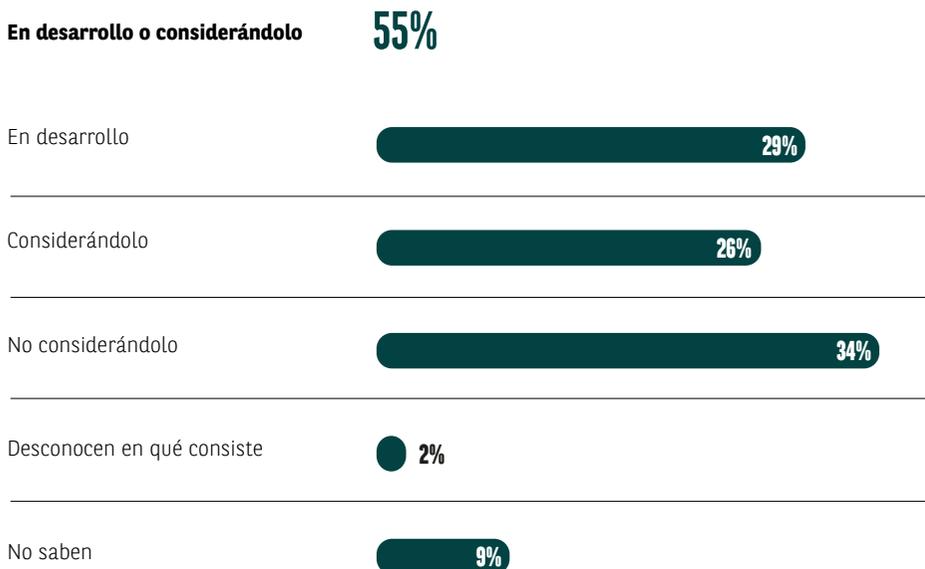


LIGERO AUMENTO DE LAS EMPRESAS QUE SE PLANTEAN DESARROLLAR UNA ESTRATEGIA CORPORATIVA DE HUELLA DE CARBONO

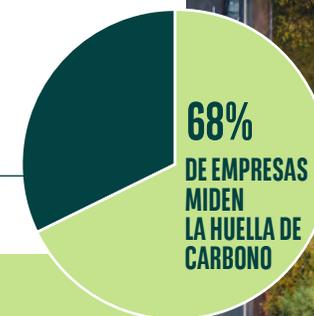
La implementación actual y/o futura de una estrategia de control de las emisiones corporativas de CO₂ mantiene en 2025 su ritmo ascendente, con un incremento de 5 pp respecto a 2024 en el consolidado de empresas que ya están desarrollando una estrategia de huella de carbono o la consideran desarrollar a corto plazo. Por su relevancia en esta estrategia, el porcentaje de empresas que ya miden la huella de su flota de vehículos asciende al 68%.

Estrategia específica sobre la huella de CO₂ de la movilidad

Base: empresas con vehículos corporativos (%)



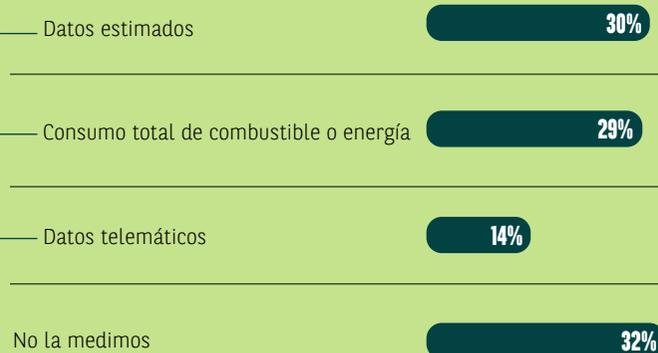
- El aumento del porcentaje de las empresas que ya desarrollan o tienen prevista una estrategia de huella de carbono se completa con una reducción de 6 pp en el porcentaje de empresas que descartan esta iniciativa (descenso del 40% al 34%).



CERCA DE UN 70% DE EMPRESAS YA MIDEN LA HUELLA DE CARBONO DE SUS FLOTAS DE VEHÍCULOS

Sistemas de medición de la huella de carbono de las flotas corporativas

Base: empresas con vehículos corporativos



- Los principales sistemas de medición de la huella de las flotas son la medición mediante datos estimados (30%) o mediante la recopilación del consumo real de combustible o energía (29%), que presentan proporciones casi idénticas entre ellos.

- Destaca el 14% de empresas que ya recurren a datos telemáticos para el cálculo de la huella.

Nota: pregunta multirrespuesta.



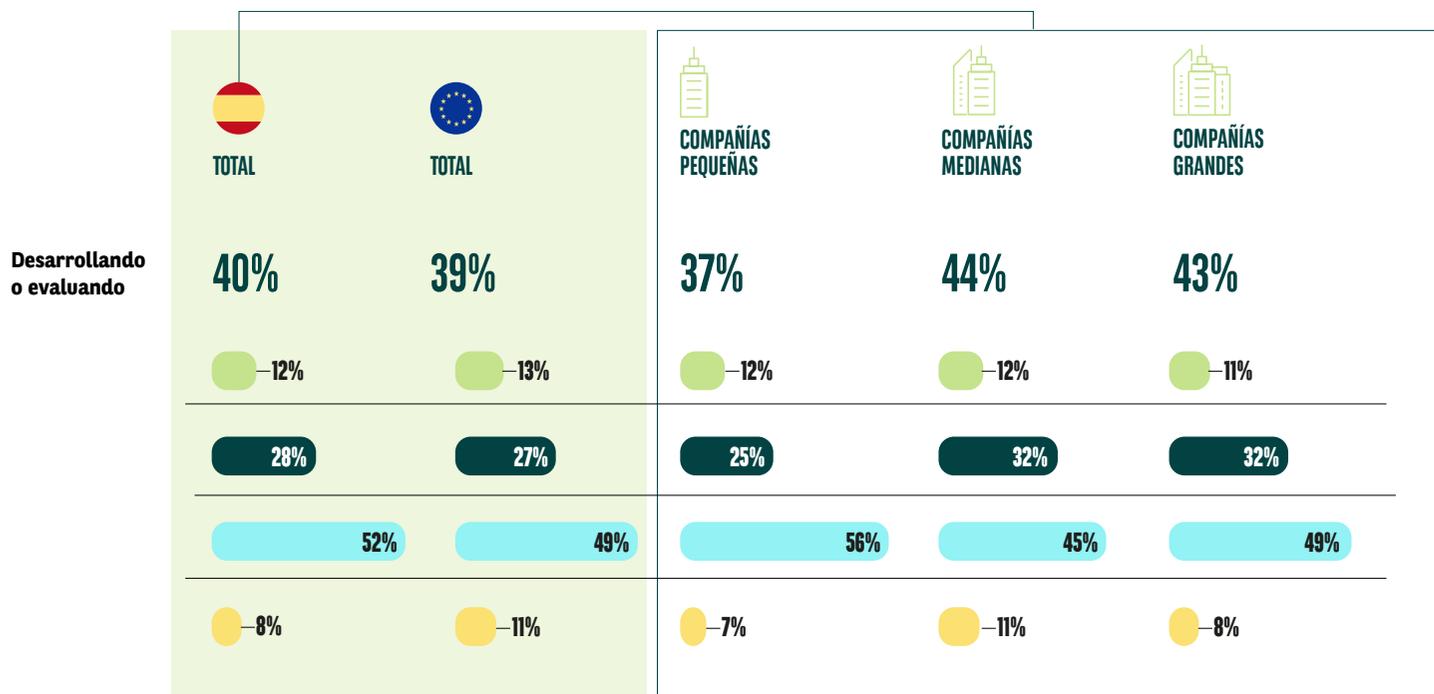
UN 40% DE EMPRESAS YA DISPONEN O EVALÚAN OBJETIVOS DE DESCARBONIZACIÓN

Una iniciativa de sostenibilidad vinculada en gran medida a la medición de la huella de carbono es el establecimiento de objetivos de descarbonización, alineados con las estrategias impulsadas por las administraciones. El barómetro de 2025 ha preguntado por primera vez a las empresas sobre este aspecto: un 12% de ellas ya cuenta actualmente con objetivos de descarbonización y un 28% los evalúan en la actualidad, frente al 52% que no trabaja este aspecto.

Compañías con objetivos de descarbonización

Base: empresas con vehículos corporativos (%)

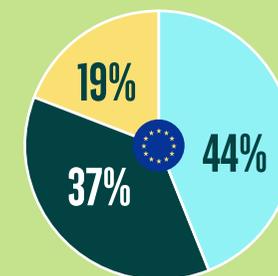
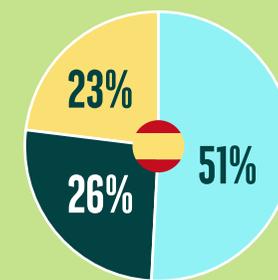
■ Sí ■ Evaluándolo actualmente ■ No ■ No sabe



- Los resultados de las empresas españolas se sitúan al mismo nivel que la media europea, sin diferencias significativas.
- Por dimensión de compañía, las empresas medianas y grandes son las que se muestran más implicadas en este ámbito.

NIVEL DE CONTRIBUCIÓN DE LA MOVILIDAD DE LOS EMPLEADOS A LOS OBJETIVOS DE DESCARBONIZACIÓN

■ Alta ■ Moderada ■ Baja



- El barómetro también ha preguntado por primera ocasión cuánto consideran que contribuye la movilidad de los empleados a los objetivos de descarbonización.
- Un 51% considera que la contribución es baja y un 49%, entre moderada y alta. En líneas generales, las empresas europeas señalan que el peso de la movilidad de los empleados es más elevado.

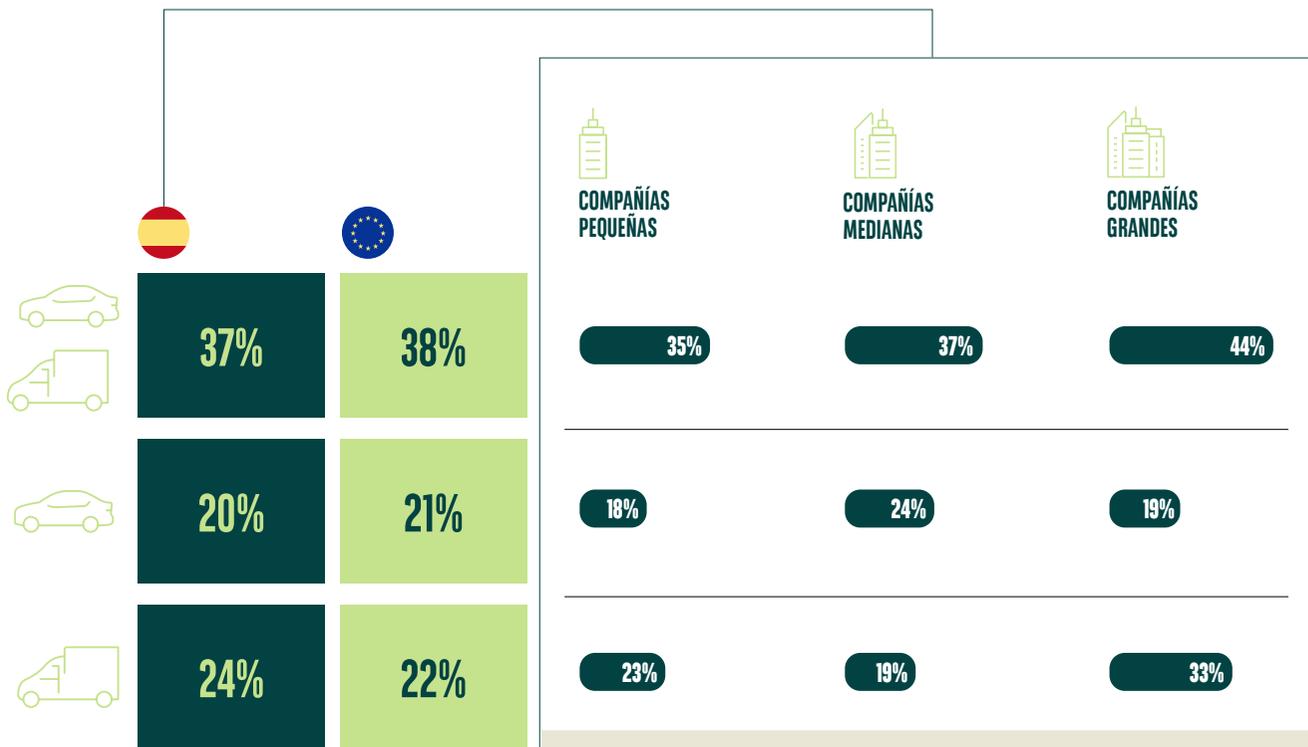


ESCASA EVOLUCIÓN EN EL PORCENTAJE DE FLOTAS CONECTADAS

Los datos de flotas conectadas en España son ligeramente inferiores a los registrados el año anterior, con un descenso de 2 pp tanto en el total (turismos+LCV) como en el caso de los turismos. Por el contrario, el porcentaje de flotas de LCV conectadas aumenta 2 pp. En Europa, los datos son iguales a 2024, con la única excepción del incremento de 1 pp en las flotas de LCV.

Uso de vehículo conectado

Base: empresas con vehículos corporativos (%)

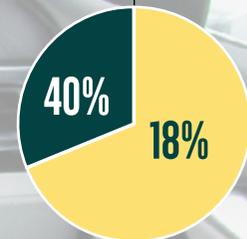
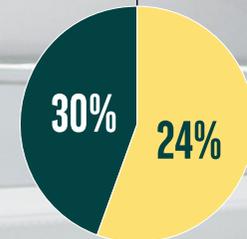
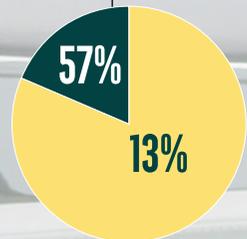
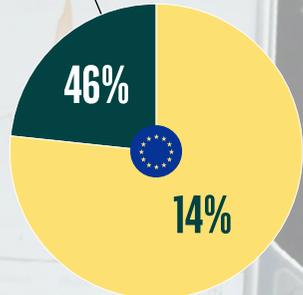
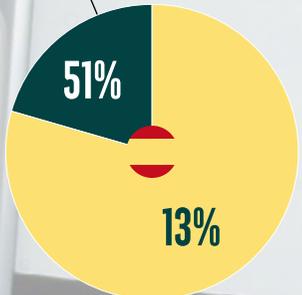
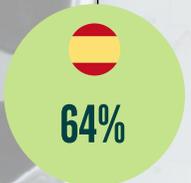


• En el análisis por dimensión de empresa destaca la mayor apuesta de las compañías grandes por las flotas conectadas; especialmente, en el caso de las flotas de LCV (10 pp por encima de la media española). Sin embargo, en el caso de los turismos se sitúa por debajo de la media.



INCREMENTO EN LA INTENCIÓN DE USO DE DATOS EN LAS FLOTAS DE LCV

El uso de datos recogidos por los vehículos conectados se mantiene como una asignatura pendiente tanto para las compañías españolas como europeas, sin evolución respecto al año pasado en el porcentaje de empresas que los utilizan actualmente. El porcentaje de empresas que tienen previsto utilizarlos en los próximos tres años crece tanto en España como en Europa.



A pesar de que actualmente presentan el menor porcentaje de flota de LCV conectada, las empresas pequeñas que sí tienen una flota conectada se muestran como las más decididas a usar los datos de sus flotas en los próximos tres años.

■ Ya en uso o considerando ■ Considerándolo para los próximos tres años ■ Ya en uso



FUENTES Y METODOLOGÍA

01 ECONOMÍA, LEGISLACIÓN Y TENDENCIAS SOCIALES

A. Indicadores macroeconómicos:

Todos los indicadores macroeconómicos de este informe proceden de las siguientes fuentes de información:

- Banco de España
- Instituto Nacional de Estadística
- Eurostat
- BNP Paribas

Las previsiones de BNP Paribas han sido calculadas en el mes de marzo de 2025.

02 MOVILIDAD

B. Parque de vehículos, mercado del vehículo nuevo y de ocasión

Los datos relativos al parque automovilístico español, a las matriculaciones de vehículos nuevos (VN) y al mercado de vehículos de ocasión (VO) han sido trabajados por la sociedad MSI Sistemas de Inteligencia de Mercados, siendo la DGT la fuente oficial española que ofrece los datos originarios.

Todas las previsiones han sido revisadas en el mes de marzo de 2025

B.1. METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE TRANSFERENCIAS DE VEHÍCULOS USADOS

Las estadísticas de VO se han trabajado desde la óptica de la Demanda, es decir, consideran como fecha de la operación la fecha de la última transferencia del ciclo de venta, ya que esta fecha es la más cercana a la verdadera compra del coche por parte de su nuevo propietario y usuario.

Recordemos que el problema de las estadísticas de VO en España es sumamente complejo como consecuencia de la propia complejidad del mercado y de algunas peculiaridades de la fuente española de datos (la DGT):

1

Cada ciclo de venta de un coche usado, es decir, la transmisión de un VO a un cliente final, puede estar compuesto de varias transferencias, lo que provoca posible duplicación de transferencias (ahora se evita esta duplicación cruzando los números de bastidor [VIN]).

2

Provoca también un posible desplazamiento en el tiempo de las operaciones de VO no cerradas, es decir, la llegada de nuevas transferencias de un vehículo obliga a recalcular la fecha de la última transferencia de su ciclo de venta.

3

La importación de vehículos usados es facilitada por la DGT como nueva matriculación normalmente, pero no siempre, con fecha anterior de primera matrícula.

4

La información procedente de la DGT llega cada vez más actualizada. Puede afirmarse que, salvo circunstancias excepcionales, las transferencias de un mes alcanzan un grado de completitud superior al 99% en los dos meses siguientes, lo que obliga, en todo caso, a mantener dos meses de datos abiertos.

5

La fecha de trámite de las transferencias no siempre se corresponde con la transmisión física y contractual del vehículo, pudiendo demorarse el trámite oficial, lo que provoca una acumulación de operaciones ficticias especialmente a final de año, que es cuando los grandes operadores regularizan sus balances.

6

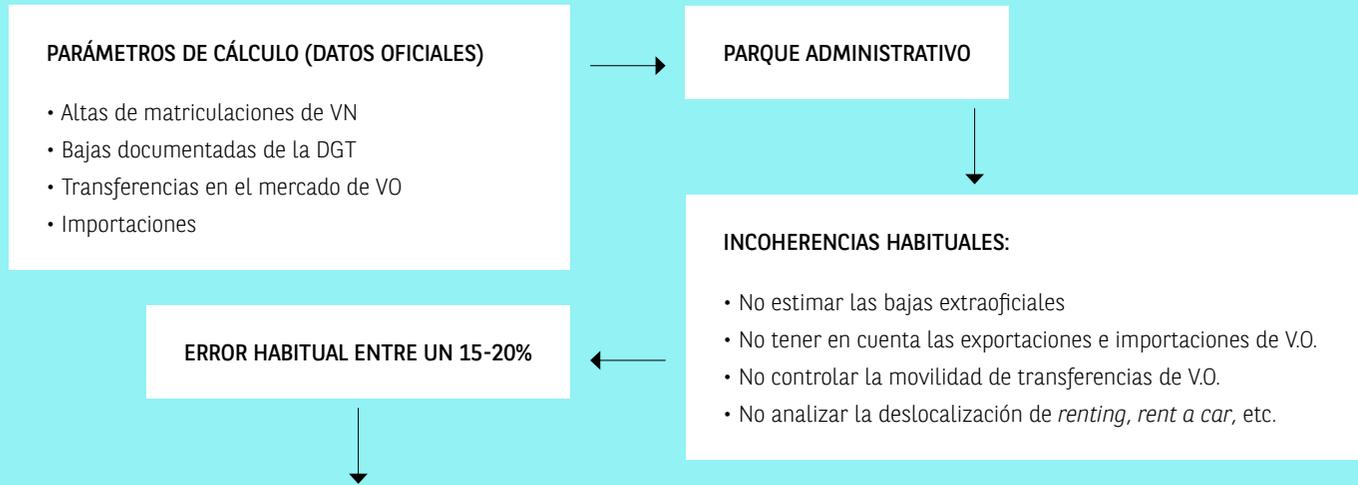
Las exportaciones de coches usados vienen reportadas por la DGT como BAIAS, por lo que es necesario tener en cuenta las bajas para depurar los Km.0 de exportación, los "buyback" y los "renting" que en realidad son transferencias salen del país.

7

En ciertos momentos, en especial cuando se implantan planes de incentivo al achatarramiento, se puede generar un mercado de chatarra que implica la transferencia de un vehículo para su posterior baja inmediata. La depuración de estas transferencias de chatarra es también necesaria y puede hacer disminuir las cifras ya aparentemente consolidadas.

B.2. METODOLOGÍA DE CÁLCULO DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO VIVO LOCALIZADO

MSI ha desarrollado unos parámetros de cálculo y metodología para solucionar las incoherencias habituales de los datos oficiales. A continuación, se detalla esquematizado este proceso:



PROBLEMAS RESUELTOS POR MSI EN EL CÁLCULO DEL PARQUE VIVO DE VEHÍCULOS

- Control de la matriculación de V.N. desde 1973.
- Control de importaciones de V.O. con su edad real.
- Imputación directa de "bajas oficiales" por edad o siniestro.
- Imputación directa de "bajas oficiales" por exportación.
- Estimación de bajas "no documentadas" por la DGT, por "áreas" y "tipo de vehículos".
- Control de "importación-exportación" de transferencias de V.O. entre provincias dentro de España (subastas, *buy-back*, etc.) (Baja en la provincia de origen, alta en provincia destino).
- Relocalización (Distribución de flotas, *rent a car* y *renting*, según criterios de:
 - Índice de actividad económica (para *renting*)
 - Índice de actividad turística (para los *rent a car*)
 - Identificación de parque de "comprado usado"

TRATAMIENTO SIMULTÁNEO DE 65 MILLONES DE REGISTROS

B.3. METODOLOGÍA DE CÁLCULO DEL PARQUE POR CANAL DE DISTRIBUCIÓN

Para calcular el Parque por los Canales de Distribución se debe tener en cuenta los siguientes pasos:

- 1 Codificar el histórico de primera matriculación por canales: Particular, *rent a car*, *renting* y "Resto de Empresas".
- 2 Restar las bajas de estos vehículos, ya sea por siniestro o por exportación, una vez matriculados en cada uno de los canales.
- 3 Reubicar los vehículos que tienen la primera transferencia en el canal al que han sido dirigidos. Por ejemplo: 1º matriculación Empresa se transfirió a un NIF (Particular).
- 4 Reubicar las siguientes transferencias al canal donde se están transfiriendo. Por ejemplo: 1ª Matriculación *rent a car*, 1ª Transferencia *buy-back* (Empresa), 2ª Transferencia a Concesionario (Empresa), 3ª Transferencia a NIF (Particular).
- 5 Los vehículos que no hayan sufrido ninguna transferencia se quedarán en el canal en el cual se produjo la primera matriculación. El resto, donde se hayan transferido, siempre teniendo en cuenta y computando el último destino de la transferencia.

En la actualidad, gracias a la disposición de los bastidores completos de cada vehículo matriculado, el proceso de reubicación del Parque por Canal de Distribución es bastante preciso.

03 DIAGNÓSTICO POSTVENTA Y SEGURIDAD VIAL

C. Estudio de coches de empresa

El estudio, elaborado por GiPA, tiene como objetivo conocer el comportamiento en posventa de una tipología de automóvil específica como son los vehículos de empresa.

La metodología aplicada en el estudio ha consistido en una entrevista face to face con una duración de entre 30 y 40 minutos en el lugar de trabajo durante el mes de enero y febrero de 2025.

Para ello, el estudio se ha realizado sobre una muestra de 461 usuarios de este tipo de vehículos en otras tantas empresas de todo el país, con las siguientes cuotas a cumplir:

- Zona geográfica.
- Tamaño de la empresa.
 - Microempresa (de 1 a 9 empleados)
 - Empresa pequeña (de 10 a 49 empleados)
 - Empresa mediana (de 50 a 199 empleados)
 - Gran empresa (200 o más empleados)
- Selección totalmente aleatoria del sector al que pertenece.

El nivel de confianza es del 95% con un error muestral del $\pm 4,7\%$.

El trabajo de campo ha sido realizado por Fieldwork Quality, filial de GiPA.

04 BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS

D. Barómetro Arval Mobility Observatory

Estudio realizado por el Observatorio del Vehículo de Empresa en colaboración con Ipsos:

- Muestra global: 8.061 entrevistas.
- *Target*: responsables de flota en empresas de todas las industrias que utilizan al menos 1 vehículo corporativo.
- Muestra España: 304 entrevistas entre empresas de 2 segmentos
 - Empresas de menos de 100 empleados: 155
 - Empresas de 100 o más empleados: 149
- Cuotas:
 - Tamaño de compañía
 - Sector
- Período de campo: 26 de agosto al 8 de noviembre de 2024.
- Método de entrevista: Telefónico mediante sistema CATI (*Computer-assisted telephone interviewing*), con una duración media de 20'.

Interpretación Resultados:

- Para que los resultados sean representativos de la población global, han sido ponderados de acuerdo con su estructura real en España por número de empleados y sector de actividad, según datos proporcionados por el INE.
- Los porcentajes calculados corresponden a resultados ponderados.
- No se incluye en las cifras los "No sabe / No contesta", por lo que los totales pueden diferir del 100%.

