Arval Mobility Observatory

2026 18ª EDICIÓN

ÍNDICE

BIENVENIDA

VER

RESUMEN EJECUTIVO

VER

01

ECONOMÍA, LEGISLACIÓN Y TENDENCIAS SOCIALES | 8

Economía
Legislación
Tendencias sociales

VER

02

MOVILIDAD | 29

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

VER

03

SEGURIDAD VIAL Y DIAGNÓSTICO POSVENTA | 56

Seguridad vial
Diagnóstico posventa
Movilidad eléctrica en flotas corporativas

VER

04

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | 98

Tendencias
Electrificación
Sostenibilidad y nueva movilidad

VER

FUENTES Y METODOLOGÍA

VER

LA VELOCIDAD DE LA MOVILIDAD: CUANDO EL FUTURO LLEGA ANTES DE LO ESPERADO

Miguel Cabaça
Director general de Arval España

Si algo hemos aprendido en los últimos años es que el futuro ya no llega: nos alcanza a una velocidad que pocos anticipábamos. La electrificación ha dejado de ser un debate para convertirse en una realidad que representará el 20% de las flotas corporativas en solo tres años. La inteligencia artificial no es una promesa lejana, sino un sistema que hoy toma decisiones en tiempo real sobre rutas, consumos y seguridad. Y la autonomía, que hace una década parecía ciencia ficción, ya prueba sus primeros modelos en nuestras carreteras. La pregunta ya no es si estos cambios llegarán, sino cómo los gestionaremos cuando lo hagan más rápido de lo que estábamos preparados.

Los datos del *Arval Mobility Observatory* confirman que el ritmo de la transformación está acelerándose. El 38% de las empresas ya opera con vehículos conectados, el 57% está pensando en adoptar o ya ha adoptado energías alternativas, y el interés por la formación en conducción segura crece a un ritmo del 12% anual. Pero aquí está el desafío: la velocidad de adopción supera nuestra capacidad de adaptación. La tecnología avanza, pero ¿estamos preparados para integrarla de forma que realmente mejore la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad?

Hay razones para el optimismo. Los sistemas ADAS han reducido los accidentes, y la telemática permite hoy corregir comportamientos de riesgo en tiempo real. Sin embargo, la misma innovación que salva vidas también introduce nuevos peligros: la distracción por pantallas, la falsa confianza en la autonomía o el uso indebido de datos. El riesgo no es la tecnología en sí, sino la brecha entre su potencial y nuestra capacidad para implementarla con criterio.

La velocidad de la transformación exige humildad: escuchar a quienes usan los vehículos cada día, entender que una pyme no tiene las mismas necesidades que una multinacional o que un conductor particular valora cosas distintas a un gestor de flota. La tecnología debe ser invisible en su complejidad y visible en su utilidad, ¿estamos preparados para lo que realmente necesitan las personas y las empresas?

En Arval creemos que la movilidad del futuro no se construye solo con tecnología, sino con soluciones que pongan a las personas en el centro. Eso significa, por ejemplo, que la electrificación debe ir acompañada de planes de recarga realistas y de mucha pedagogía al utilizador final; que la telemática debe traducirse en ahorros medibles y mejoras de la seguridad vial; o que la autonomía debe integrarse de forma progresiva, evitando riesgos y permitiendo así beneficiarnos de una fantástica nueva forma de movilidad.

Nuestra responsabilidad —como líderes en movilidad— es asegurar que la innovación no solo sea rápida, sino también segura, inclusiva y alineada con las necesidades reales de las personas y de las empresas, del pequeño empresario a la grande corporación. Asimismo, esta innovación no puede ser un fin, sino un medio para ayudar a nuestros clientes a moverse mejor, más seguro y sostenible. Porque, al final, la movilidad no se mide solo en kilómetros recorridos o en emisiones evitadas, sino en vidas protegidas. Y en eso, no hay tecnología que valga más que la prudencia, la formación y un compromiso firme con la seguridad de todos.

> **“Nuestra responsabilidad —como líderes en movilidad— es asegurar que la innovación no solo sea rápida, sino también segura, inclusiva y alineada con las necesidades reales de las personas y de las empresas.”**

CONTEXTO ECONÓMICO

España lidera de nuevo el crecimiento económico de la zona del euro y el conjunto de mercados emergentes.

La solidez del consumo familiar y la fortaleza del mercado laboral impulsan el crecimiento de la economía española, que duplica la media de la UE. Los conflictos bélicos globales frenan las exportaciones.

PIB

	27
+2,8%	+1,5%

INFLACIÓN

2,7%
vs. 2,8% en 2024

TASA DE PARO

9,9%
vs. 10,6% en 2024

Récord histórico de ocupación **(22,46 M)**

Previsiones de futuro condicionadas por el contexto geopolítico internacional.

EVOLUCIÓN DEL MERCADO

El vehículo nuevo vuelve a crecer a ritmo de dos cifras, impulsado por las ayudas públicas y las nuevas marcas.

Consolidación del crecimiento del mercado de automoción, que se aproxima a las cifras prepandemia. Las ventas de ocasión crecen por encima de las previsiones, pero se estabiliza la ratio vehículos de ocasión /nuevos.

TOTAL MERCADO
1.333.514
+12,8% vs. 2024

TURISMOS
1.148.229
+12,9% vs. 2024

LCV
185.285
+11,7% vs. 2024

RATIO VEHÍCULOS NUEVOS / DE OCASIÓN

TURISMOS
1,94

LCV
2,01

LEGISLACIÓN

Las nuevas normativas impulsan el protagonismo de las flotas corporativas en la transformación de la movilidad.

La aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible en España y la presentación del Paquete de Automoción de la Comisión Europea sitúan a las flotas como elementos clave en la transformación de la movilidad.

Paquete de Automoción europeo

- Reconocimiento de las flotas como palanca de transformación.
- Reglamento *Clean Corporate Vehicles*.

Normativa emisiones Euro 6e-bis

- Impulso a movilidad 100% eléctrica frente a PHEV.
- Revisión de políticas y fiscalidad.

Ley de Movilidad Sostenible (España)

- Obligatoriedad de Plan de Movilidad para empresas medianas y grandes.
- Desarrollo de medidas transversales, más allá del vehículo corporativo.
- Obligaciones en gobernanza y *reporting*.

Plan Auto 2030

- Reducción de barreras de entrada al vehículo eléctrico.
- Previsibilidad para la planificación de flotas.

MOVILIDAD ELÉCTRICA EN MERCADO

Incremento histórico de la cuota de modelos de energías alternativas, hasta el 40% de las nuevas matriculaciones.

La cuota de energías alternativas alcanza un crecimiento anual de 13,5 p.p., hasta el 38,5% del total de matriculaciones. Destaca la caída de los modelos de gasolina (-6,3 p.p.), que habían resistido en los últimos años la irrupción de las energías alternativas.

CUOTA MATRICULACIÓN ENERGÍAS ALTERNATIVAS:

		Variación vs. 2024
Híbridos no enchufables (HEV)	15,9%	+1,4 p.p.
Híbridos enchufables (PHEV)	9,6%	+4,5 p.p.
Eléctricos de batería (BEV)	8,5%	+3,0 p.p.

ESTADO ACTUAL DEL PARQUE, CON UNA RENOVACIÓN TODAVÍA LENTA:

Edad media: 14,6 años

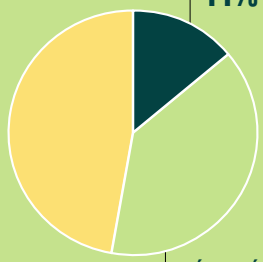
0	ECO	C	B	Sin etiqueta
2,4%	7,7%	32,0%	35,6%	22,3%

MOVILIDAD ELÉCTRICA EN FLOTAS

La falta de conocimiento sobre movilidad eléctrica mantiene las reticencias de los conductores corporativos.

Los conductores corporativos se mantienen reticentes a cambiar a la movilidad eléctrica. Las dudas disminuyen significativamente entre los que ya han probado un eléctrico. Un ejemplo de la falta de conocimiento es su opinión sobre el coste de recarga.

¿CONOCE EL COSTE MEDIO POR RECARGA PARA UN VEHÍCULO ELÉCTRICO?



- SÍ, ES MÁS CARO QUE UNO DE GASOLINA O DIESEL: 14%
- SÍ, ES MÁS BARATO QUE UNO DE GASOLINA O DIESEL: 39%
- NO, NO LO SÉ: 47%

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

41%	21%	13%	11%
No contaminan	Ahorro de energía / combustible	Necesidad de acceso a ZBE	Beneficios fiscales

ESPECIAL SEGURIDAD VIAL

Tres décadas de seguridad vial en España: importante mejora, pero estancamiento actual.

Entre 1995 y 2024, la gestión de la seguridad vial en España ha evolucionado de la vigilancia, el control y las sanciones al concepto de movilidad segura, sostenible y conectada, apoyada en la tecnología, el sistema seguro y la aspiración de visión cero.

TRES FASES DE EVOLUCIÓN

1995-2003:
mayor siniestralidad, accidentes menos graves

- Crecimiento del parque (planes Renove).
- Reducción progresiva de la gravedad por la mejora del equipamiento de seguridad.

2003-2012:
concienciación social y descenso histórico de la siniestralidad

- Fuerte concienciación social.
- Eficacia de las políticas desarrolladas (permiso por puntos, radares...).

2013-2024:
punto de inflexión y estancamiento

- Tras la pandemia, incremento constante de la movilidad y del parque de vehículos.
- Actual estancamiento estructural, con dificultades para recuperar el ritmo de reducción.

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS

El barómetro analiza la situación y tendencia de evolución de las flotas corporativas.

33 países

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

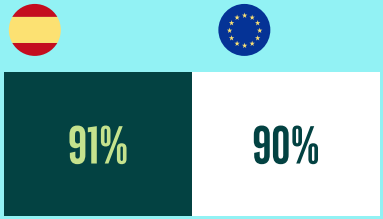
*Encuestas realizadas telefónicamente del 25/08 al 11/11 de 2025.

EXPECTATIVAS

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

Una edición más, el porcentaje de compañías que opinan que sus flotas corporativas crecerán o se mantendrán estables en los próximos tres años se mantiene por encima de 90%.

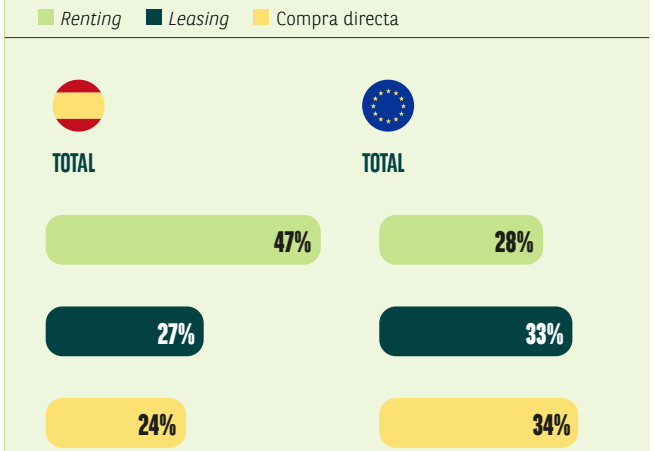
LA FLOTA AUMENTARÁ O SE MANTENDRÁ ESTABLE

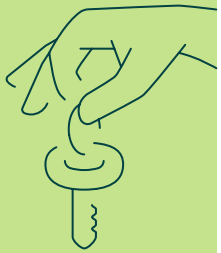


MÉTODO DE FINANCIACIÓN

El *renting* se mantiene como la opción mayoritaria, con aumento del *leasing* frente a la compra directa.

Un 47% de compañías españolas optan por el *renting* como método de financiación de sus flotas. A tres años vista, este porcentaje aumentaría al 56%. En el resto de las opciones, destaca el incremento del leasing (+6 p.p.), en detrimento de la compra directa (-7 p.p.).





TRANSICIÓN ELÉCTRICA

Importante recuperación de la confianza de las empresas en las energías alternativas a corto plazo

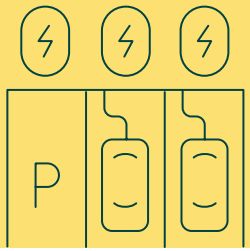
Fuerte recuperación del uso e intención de uso de energías alternativas en las flotas corporativas. A tres años vista, las empresas prevén que estas opciones ya supondrán el 58% de sus flotas de turismos. Los BEV ganan terreno sobre las opciones híbridas.

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

57%	44%	50%
Híbrido	híbrido enchufable	Eléctrico
Variación vs. 2024	Variación vs. 2024	Variación vs. 2024
+8 p.p.	+8 p.p.	+11 p.p.

100% vs. 91% en 2024

de empresas desarrollan o desarrollarán estrategias propias de carga, considerado el principal freno al desarrollo de la movilidad eléctrica.



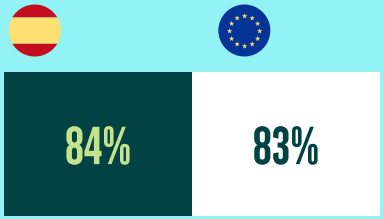
BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS

MODELOS DE OCASIÓN

Sigue aumentando el uso de vehículos de segunda mano en las flotas, financiados principalmente con renting.

Consolidación de la apuesta por el uso de vehículos de segunda mano en las flotas corporativas, con un aumento de 3 p.p. en el porcentaje de empresas españolas que ya disponen de modelos de ocasión. Por primera vez, el barómetro analiza el método de financiación de estos vehículos.

EMPLEO DE VEHÍCULOS DE SEGUNDA MANO EN LOS PRÓXIMOS TRES AÑOS



MÉTODO DE FINANCIACIÓN DE LOS VEHÍCULOS DE OCASIÓN

- **43%** *renting*
- **29%** *leasing*
- **27%** compra directa

SOSTENIBILIDAD

Avances en el desarrollo de las estrategias de sostenibilidad, ante las nuevas exigencias legislativas.

Las últimas novedades legislativas, encabezadas por la Ley de Movilidad Sostenible, aceleran la implantación de estrategias de sostenibilidad en la gestión de las flotas corporativas.

		Variación vs. 2024
88%	Dispone o desarrollará un plan de movilidad en un año	+9 p.p.
43%	Ha fijado o tiene previsto fijar objetivos de descarbonización	+3 p.p.
56%	Mide la huella de carbono de sus flotas corporativas	-12 p.p.

PRINCIPALES ACCIONES DE LOS PLANES DE MOVILIDAD (YA INCLUIDAS O EN CONSIDERACIÓN)

35%	35%	32%
Presupuesto de movilidad	Parking flexible	*Renting* para empleados
vs. 38% en 2024	vs. 37% en 2024	vs. 36% en 2024

RETOS Y DEMANDAS

La gestión del coste y el rendimiento de las flotas corporativas, principales retos de futuro para las empresas.

Los tres principales retos en la gestión de flotas son la mitigación del incremento del coste total de propiedad de los vehículos, la adaptación a políticas restrictivas sobre gasolina y diésel, y el fomento de una conducción más responsable.

RETOS DE FUTURO

		Variación vs. 2024
31%	Mitigación del aumento del coste total de propiedad de los vehículos	+5 p.p.
29%	Adaptación a políticas restrictivas sobre gasolina y diésel	+5 p.p.
29%	Conducción más responsable entre los empleados	-3 p.p.

PREGUNTA ABIERTA A GESTORES: ¿CUÁLES SON TUS PRINCIPALES NECESIDADES E INQUIETUDES?

44%	27%
Gestión del rendimiento de flota	Logística y gestión de operaciones de flota

ECONOMÍA, LEGISLACIÓN Y TENDENCIAS SOCIALES

Economía
Legislación
Tendencias sociales

DE UN SHOCK A OTRO

Cecília Boned
Presidenta del Grupo BNP Paribas España

En 2025, nuestras economías demostraron una gran capacidad para sortear los obstáculos: presiones al alza sobre los tipos a largo plazo, los efectos del *Liberation Day*, los ajustes de las bolsas ante el boom de la IA, las amenazas sobre la independencia de la Fed y la geopolítica. Abordamos 2026 con la convicción de que seríamos capaces de superar los riesgos con la misma solidez. Hasta el estallido de la guerra en Oriente Medio.

El *shock* energético provocado por esta nueva guerra constituye un revés severo para la economía mundial. No hay ganadores, solo diferencias de un país al otro según la exposición y la capacidad de absorción. Entre las economías desarrolladas, EE. UU. parece la menos vulnerable; Alemania, Gran Bretaña e Italia, las más expuestas; y Francia y España, en medio. Los economistas de BNP Paribas anticipan una punción sobre el crecimiento de estas economías de 0,4 puntos en promedio y 1,1 puntos de inflación adicional para 2026. Pero se abren grandes dudas, especialmente en caso de un conflicto que se alargue en el tiempo ¿Podrán estas economías amortiguar el *shock* petrolero? ¿Nos debemos preocupar por el aparente decalaje entre las bolsas que anticipan una desescalada bélica y un terreno, para la economía real, mucho más complejo? Es difícil ahora mismo zanjar la cuestión.

A pesar de estos interrogantes, España aborda este *shock* con cierta fuerza. El país ha liderado el crecimiento de la zona euro en los últimos cinco años. El empleo es robusto y, por primera vez desde 2008, la tasa de desempleo es inferior al 10%. Gracias al crecimiento nominal del PIB, las finanzas públicas disponen de un margen de maniobra mejor que el de sus vecinos europeos con un déficit público del 2,2% y un nivel de endeudamiento cercano al del nivel pre-Covid (100,7%).

El mix energético más favorable dota a España de más capacidad de absorción: el gas representa un 21% (vs. 39% en Italia, 27,5% en Alemania, 12,1% en Francia) y la cuota de las renovables en la producción de electricidad supera el 58%. El menor peso relativo de la industria (15% del valor añadido vs. 23% en Alemania, 19% en Italia y 14% en Francia), reduce la exposición al incremento de los precios energéticos.

Con todo, España debería conseguir en 2026 un crecimiento, aunque menor que el año anterior, por encima de la zona euro. El reto para nuestro país será para los siguientes años. Nos topamos con algunos límites coyunturales (inflación superior a la europea con posible impacto en el consumo de los hogares, los últimos desembolsos de los fondos europeos NextGen), pero también estructurales: una tasa de desempleo superior a la europea, especialmente para los jóvenes (23,8% vs. 14,9%), una penuria históricamente alta de mano de obra en la construcción y los servicios, un déficit estructural en productividad derivado de un tejido productivo dominado por sectores de poco valor añadido y la preponderancia de pequeñas empresas. A esto se suma la falta de inversión en I&D (1,5% del PIB vs. 2,2% en Francia y 3,1% en Alemania).

> **España debería conseguir en 2026 un crecimiento, aunque menor que el año anterior, por encima de la zona euro.**

Cuando el frenesí de las noticias nos invita a poner el foco sobre el día a día, esperemos que seamos capaces de movilizar fuerzas entre todos los agentes económicos para corregir las perspectivas estructurales de España.

NORMAS CON HORIZONTE, PERO SIN BRÚJULA: LA MOVILIDAD CORPORATIVA ANTE EL LABERINTO REGULATORIO EUROPEO

Ignacio San Martín
Director de Asesoría Jurídica de Arval para España y Portugal

El año 2025 cerrará siendo, para los que trabajamos en el mundo del derecho y las políticas públicas de movilidad, uno de los más intensos en producción normativa de las últimas décadas y, a la vez, ante la perspectiva de continuo cambio, uno de los periodos en los que siempre tienes la sensación de que la maquinaria legislativa se para. Ni es un lugar común ni una paradoja. Son sensaciones que, en algunos casos, no son las que más certeza te dan desde una perspectiva jurídica.

Hay algo casi histórico en ello: por primera vez, España y el resto de Europa han legislado en paralelo y en la misma dirección, como si dos relojes que siempre habían ido desajustados hubieran encontrado por fin el mismo ritmo. En España, la aprobación de la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible el pasado diciembre supone un paso estructural y necesario: por primera vez, el país cuenta con un marco legal integral que reconoce la movilidad como un derecho, establece instrumentos de planificación vinculantes y obliga a las empresas a alinearse con los objetivos climáticos nacionales. Y a la vez, entra en juego esa sensación de la que hablaba antes tras casi 36 meses de tramitación, por unas razones u otras, de esta Ley.

Pocas semanas después, y sin tiempo para asimilar la norma española, la Comisión Europea presentaba su paquete de medidas para el sector de la automoción, incluida la propuesta de Reglamento de Vehículos Corporativos Limpios. El ecosistema regulatorio, a ambos lados de los Pirineos, ha entrado definitivamente en velocidad de crucero. La pregunta es si la dirección está bien calibrada.

Empecemos por lo que está ya en vigor y es indiscutiblemente positivo. La Ley 9/2025, en vigor desde el 5 de diciembre de 2025, obliga a las empresas con más de 200 trabajadores por centro de trabajo o 100 por turno a disponer de un Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo en un plazo que inicialmente se concebía de 24 meses y que, con la modificación introducida por el Real Decreto-ley 7/2026 por el que se aprueba el Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, ha quedado fijado en 12 meses, con fecha límite el 5 de diciembre de 2026.

Esto no es un dato menor: estamos hablando de miles de empresas en España que, en menos de un año, deberán diagnosticar los patrones de desplazamiento de su plantilla, negociar medidas con la representación legal de los trabajadores y registrar sus compromisos en el Espacio de Datos Integrado de Movilidad. Otro dato que no es baladí es la obligación de devolución de las subvenciones recibidas por las empresas que no cumplan el plazo establecido para la implantación de los planes referidos. Para las organizaciones que ya gestionan flotas, la ley conecta directamente con las decisiones de adquisición, los criterios de selección de vehículos y la política de recarga. La flota deja de ser una partida presupuestaria más para convertirse en un elemento con implicaciones jurídicas, laborales y medioambientales.

> **“Por primera vez, España y el resto de Europa han legislado en paralelo y en la misma dirección. El ecosistema regulatorio ha entrado definitivamente en velocidad de crucero. La pregunta es si la dirección está bien calibrada.”**

Hay algo transformador en eso: la movilidad del empleado, que durante décadas fue un asunto de recursos humanos o de logística, pasa a ser materia de estrategia corporativa. Bienvenida, la norma. Aunque el plazo, hay que decirlo, aprieta.

En paralelo y, con la ambición propia de quien legisla para un continente de 450 millones de personas, la Comisión Europea presentó en diciembre de 2025 su propuesta de Reglamento para impulsar la adopción de vehículos de cero emisiones en las flotas corporativas, con el objetivo de que, a partir de 2030, una cuota específica de los nuevos turismos y furgonetas matriculados por grandes empresas sean cero o bajas emisiones. El argumento es sólido desde el punto de vista de la Comisión Europea si tenemos en cuenta que los vehículos corporativos representan el 60% de las matriculaciones de nuevos turismos y hasta el 90% de las de furgonetas en la Unión Europea, lo que convierte a las flotas empresariales en la palanca más eficiente para acelerar la transición. Pero la pregunta es necesaria: ¿es el camino de la imposición vía reglamentación el más eficiente de cara a conseguir los efectos buscados o debería buscarse otro que incentivara esa transición sobre la base de incentivos que tendieran a la uniformidad de los mismos en todos los países?

Donde la propuesta genera más dudas es en el nivel de exigencia que finalmente plantea y en quién finalmente será quien soporte la mayor carga. Para las empresas que ya llevan años invirtiendo en electrificación y que han asumido compromisos voluntarios significativos, esta regulación de porcentajes a la baja respecto a los más ambiciosos contenidos en el propio análisis de impacto de la Comisión puede interpretarse de dos maneras: como una señal de realismo ante las diferencias de desarrollo entre Estados miembros, o como una oportunidad perdida para que las grandes flotas corporativas lideren la transición en lugar de simplemente acompañarla. Personalmente me inclino por la primera, pero la diferencia entre ambas lecturas no es menor. Liderar tiene un valor que va más allá de los kilos de CO_2 ahorrados; construye mercado, genera confianza y, con el tiempo, reduce costes para todos.

El escenario se complica en el plano de la interpretación que se está dando al borrador presentado por la Comisión Europea y en cuanto al horizonte 2035. El mismo paquete de medidas del pasado diciembre abre la puerta a la comercialización de vehículos de combustión más allá de esa fecha, sustituyendo el objetivo de reducción del 100% de emisiones por uno del 90%. Es una decisión que, presentada como pragmatismo industrial, envía una señal ambigua a un mercado que necesita certeza para invertir.

Los fabricantes dimensionan sus líneas de producción, los gestores de flota planifican sus ciclos de renovación y los proveedores de infraestructura de recarga calculan su retorno en función de lo que la regulación promete a largo plazo. Cuando ese horizonte se mueve, el coste no lo absorbe ningún reglamento: lo asumen quienes ya han apostado por la transición. No es un argumento contra la flexibilidad; es un argumento a favor de que, cuando se flexibiliza, se haga con claridad y no como concesión táctica. La certeza regulatoria no es un lujo burocrático. Es el suelo firme sobre el que se construyen las inversiones que harán posible el futuro que todos decimos querer. Y en este sentido debemos tener en cuenta la claridad en la interpretación de la norma que os indicaba antes: ¿estamos seguros de que cuando se presente el documento definitivo no serán las empresas de *renting*, alquiladoras y *rent a car* en general, sobre quien recaiga el mayor peso de cumplimiento de los porcentajes que definitivamente se establezcan? Las empresas de *renting*, en el caso particular de España, se han mostrado sin ningún lugar a dudas como dinamizadoras del parque de vehículos en todos los sentidos imaginables. Como impulsoras de crecimiento económico con una inversión de 8.000 millones de euros en el año 2025. Como renovadoras del parque de vehículos que en España tiene una media de 12 o 14 años, introduciendo en el mercado vehículos de ocasión provenientes de la finalización de sus contratos de arrendamiento con una antigüedad mucho menos y todos los sistemas ADAS incluidos. Como impulsores de la electrificación, mostrando a sus clientes la importancia de la transición energética. Como verdaderos impulsores tecnológicos, ofreciendo sistemas de control de flotas, posicionamiento, planificación de rutas...

Quedan también en el aire, como siempre, las preguntas de la ejecución. La infraestructura de recarga sigue siendo la asignatura pendiente que ninguna norma ha resuelto todavía, y la propuesta de Reglamento delega en los Estados miembros la elección de los instrumentos para alcanzar los objetivos nacionales, con plena flexibilidad, lo que en la práctica puede significar que la velocidad de la transición dependa más del código fiscal de cada país que de la ambición del marco comunitario.

> **“Según la Ley de Movilidad Sostenible española, la flota deja de ser una partida presupuestaria más para convertirse en un elemento con implicaciones jurídicas, laborales y medioambientales.”**

España, con la Ley 9/2025 recién estrenada, tiene ahora la responsabilidad y también la oportunidad de no quedarse en el mínimo. De ser, por una vez, de las que marcan el paso.

Lo que este acumulado normativo deja claro, con toda su complejidad y sus claroscuros, es que las reglas del juego han cambiado de forma irreversible. Cuando las reglas son claras, aunque imperfectas, las empresas saben cómo moverse. Las que traten los planes de movilidad, la electrificación de flotas y la gestión de emisiones como obligaciones de cumplimiento puntual, y no como parte de su estrategia a medio plazo, se encontrarán en pocos años gestionando el pasado. Bruselas ha dibujado el mapa, aunque con algunas líneas más difusas de lo deseable. España ha puesto el calendario. Lo que viene ahora no es solo adaptación. Es, para quien sepa verlo, una invitación a construir algo mejor.

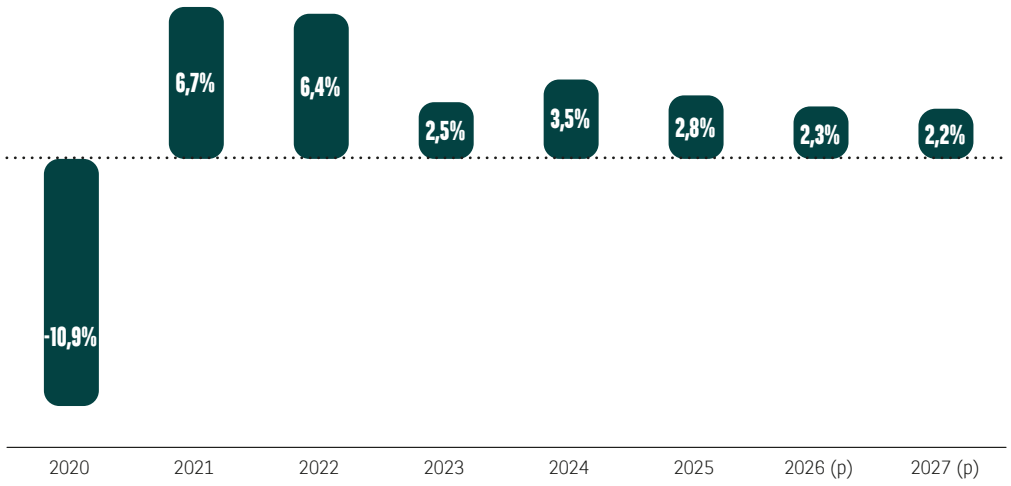
ECONOMÍA

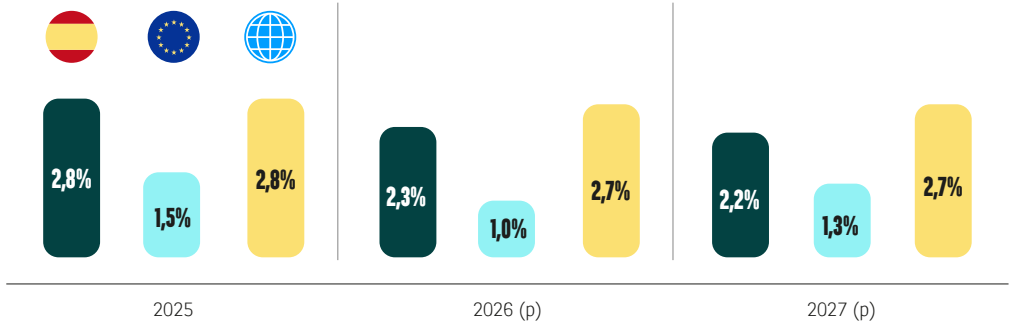
Nuevo ejercicio de crecimiento de la economía española, que vuelve a situarse como el país con mejor evolución entre las economías desarrolladas. El crecimiento responde principalmente al buen comportamiento del consumo privado, el auge de las inversiones y la creación de empleo. La aportación de las exportaciones fue más modesta, en un contexto internacional todavía condicionado por las políticas arancelarias.

VER METODOLOGÍA

EL CONSUMO INTERNO Y LA CREACIÓN DE EMPLEO MANTIENEN A ESPAÑA COMO EL PRINCIPAL MOTOR ECONÓMICO EUROPEO

Producto Interior Bruto (PIB)
Evolución anual



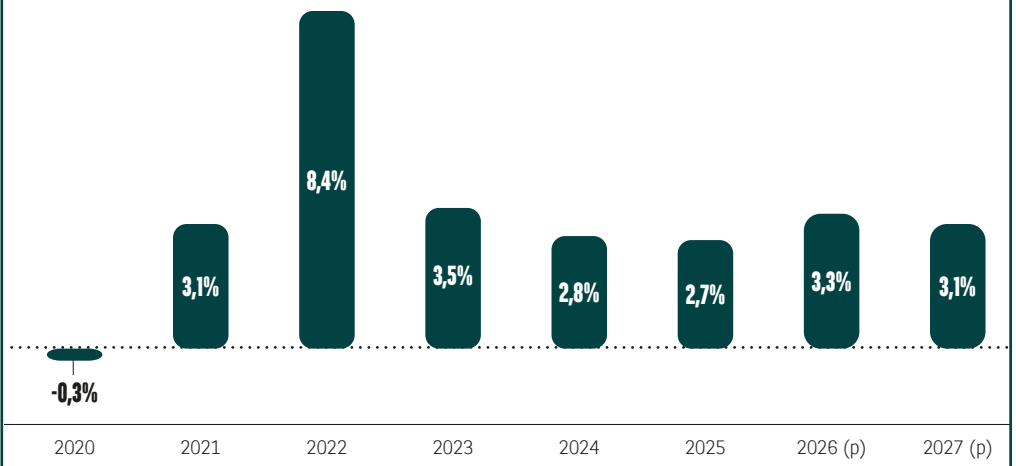


Fuente: INE, Previsiones BNP Paribas (p) y Fondo Monetario Internacional (p).

- Pese a cerrar 2025 con un incremento ligeramente inferior a las previsiones, España repite un año más como la economía con mayor crecimiento tanto de la eurozona como del conjunto de las economías desarrolladas.
- Esta evolución se atribuye principalmente a la solidez del consumo de los hogares y la fortaleza del mercado laboral, frente a la debilidad de unas exportaciones todavía condicionadas por los conflictos arancelarios.
- Las previsiones para 2026 y 2027 mantienen a España a la cabeza del crecimiento de la eurozona, con una tasa inferior a los últimos años pero todavía por encima del 2%.

TRAS AÑOS DE CAÍDAS, LOS PRECIOS COMIENZAN A ESTABILIZARSE

Inflación (IPC)
Evolución anual

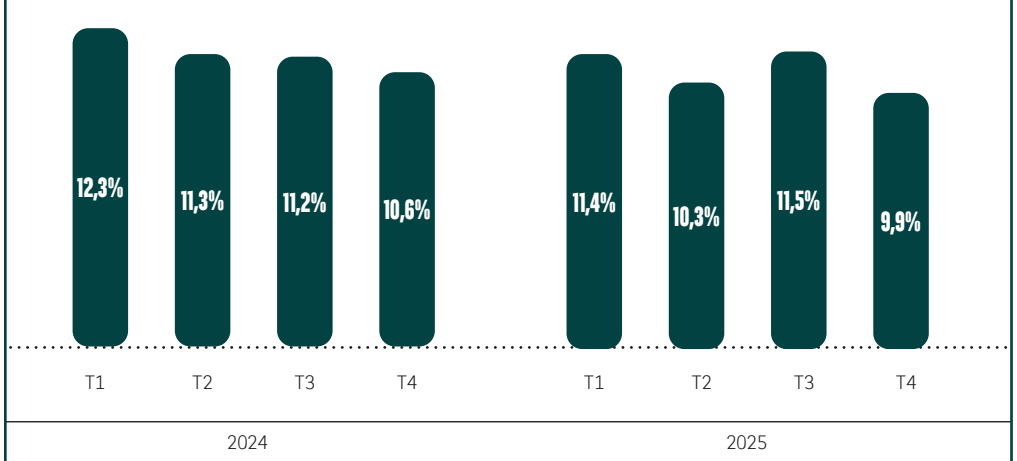


- El IPC creció una décima menos que en 2024, situándose en el 2,7%. Esta leve reducción frena la tendencia a la baja de los dos últimos años. En movilidad, destacan los incrementos en transporte público urbano e interurbano, tras el cambio del modelo de ayudas estatales.
- Las últimas previsiones apuntan a un aumento cercano al 3% en 2026, a causa principalmente de los precios de la alimentación, y del petróleo y el gas por el conflicto en Oriente Medio.

Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas.

NUEVO RÉCORD DE OCUPACIÓN, QUE SITÚA LA TASA DE PARO POR DEBAJO DEL 10%

Encuesta de Población Activa (EPA)
Tasa de paro trimestral



- La creación de 605.000 empleos en 2025 permite un nuevo récord de ocupación (22,46 millones de personas). El porcentaje de paro baja del 10% por primera vez desde 2008.
- Por colectivos, destaca la creación de empleo entre las mujeres y las personas de origen extranjero. Por sectores, destaca el impulso de la industria manufacturera, el comercio, las actividades administrativas y la construcción.

Fuente: INE.

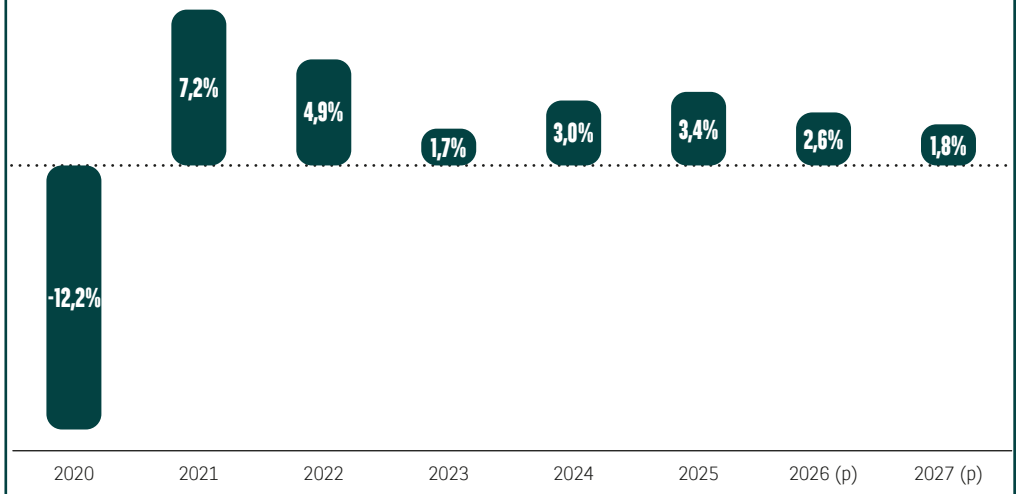
AUMENTO DEL PRESUPUESTO FAMILIAR PARA TRANSPORTE

VARIACIÓN ANUAL	PESO EN EL PRESUPUESTO FAMILIAR	GASTO MEDIO POR HOGAR
+2,5%	11,4% DEL GASTO TOTAL	3.877€

Fuente: *Encuesta de Presupuestos Familiares 2024* (INE). El precio del transporte incluye todos los gastos anuales vinculados tanto al uso de vehículos privados como de transporte público.

LA COMPRA DE VEHÍCULOS, EJEMPLO DE LA FORTALEZA DEL CONSUMO PRIVADO

Consumo privado
Evolución anual

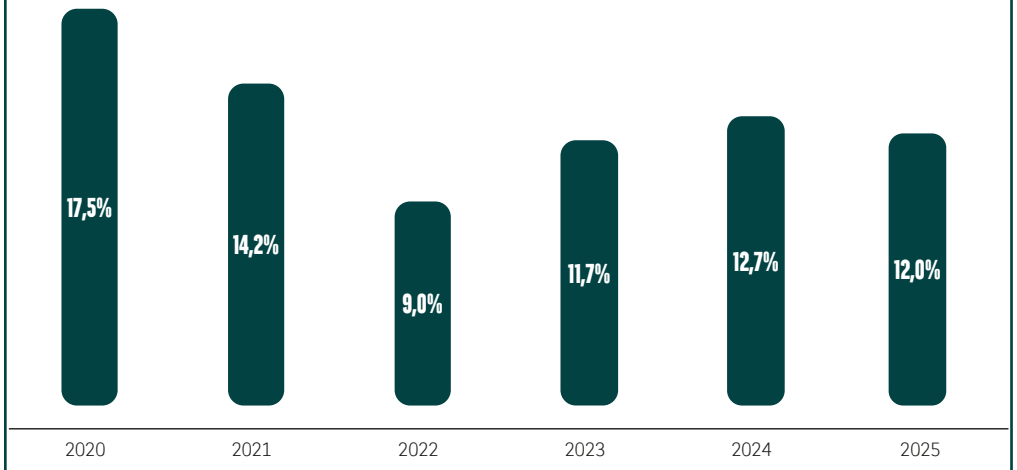


- La creación de empleo, la contención de la inflación, y la revalorización de salarios y pensiones han permitido a las familias recuperar poder adquisitivo y aumentar el consumo privado.
- En la evolución del gasto familiar destaca un mayor peso de los servicios y de los bienes duraderos, con el sector del automóvil como uno de los principales impulsores del consumo privado en 2025.

Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas.

EL AUMENTO DEL GASTO FAMILIAR TAMBIÉN ESTABILIZA LA TASA DE AHORRO

Tasa de ahorro anual de los hogares
Evolución anual



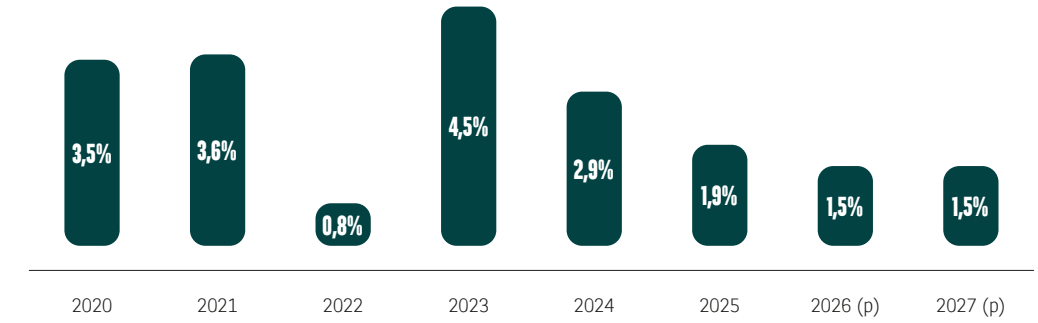
- La tasa de ahorro de los hogares españoles cae 0,7 puntos en 2025, rompiendo la tendencia al alza de los tres ejercicios anteriores. Pese a ello, se mantiene todavía muy por encima de la media registrada en los años previos a la pandemia (7,2%, entre 2015 y 2019).
- Esta ligera caída se relaciona principalmente con el buen comportamiento del consumo familiar, vinculado a factores como la caída de la tasa de paro, el descenso de los tipos de interés y la contención de la inflación.

Fuente: INE.

MODERACIÓN DEL CONSUMO PÚBLICO, EN LÍNEA CON LA EXIGENCIA EUROPEA

- El buen comportamiento del consumo de los hogares y de la inversión ha permitido reducir el peso del consumo público en el crecimiento de la economía española en 2025.
- La tendencia a la baja tras los elevados índices posteriores a la pandemia debe permitir el cumplimiento progresivo de la normativa fiscal europea.

Consumo público
Evolución anual

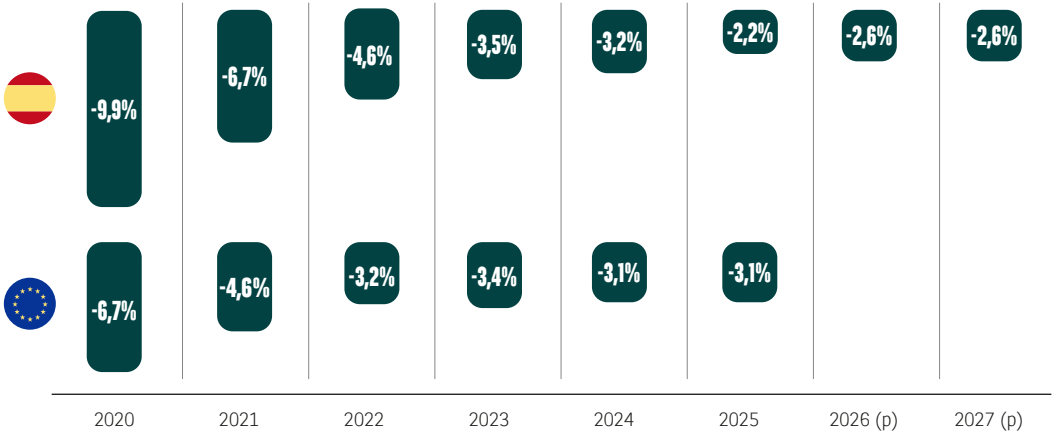


Fuente: Banco de España y Previsiones BNP Paribas.

AVANCES EN LA REDUCCIÓN DEL DÉFICIT PÚBLICO

- El crecimiento económico y la solidez del mercado laboral también permiten mantener la reducción constante del déficit público, que en 2025 desciende 0,5 p.p. hasta un 2,7% del PIB.
- Este descenso permite a España situarse por debajo del umbral de déficit excesivo que marcan las reglas fiscales de la Unión Europea (3% del PIB).

Déficit público
Porcentaje del PIB

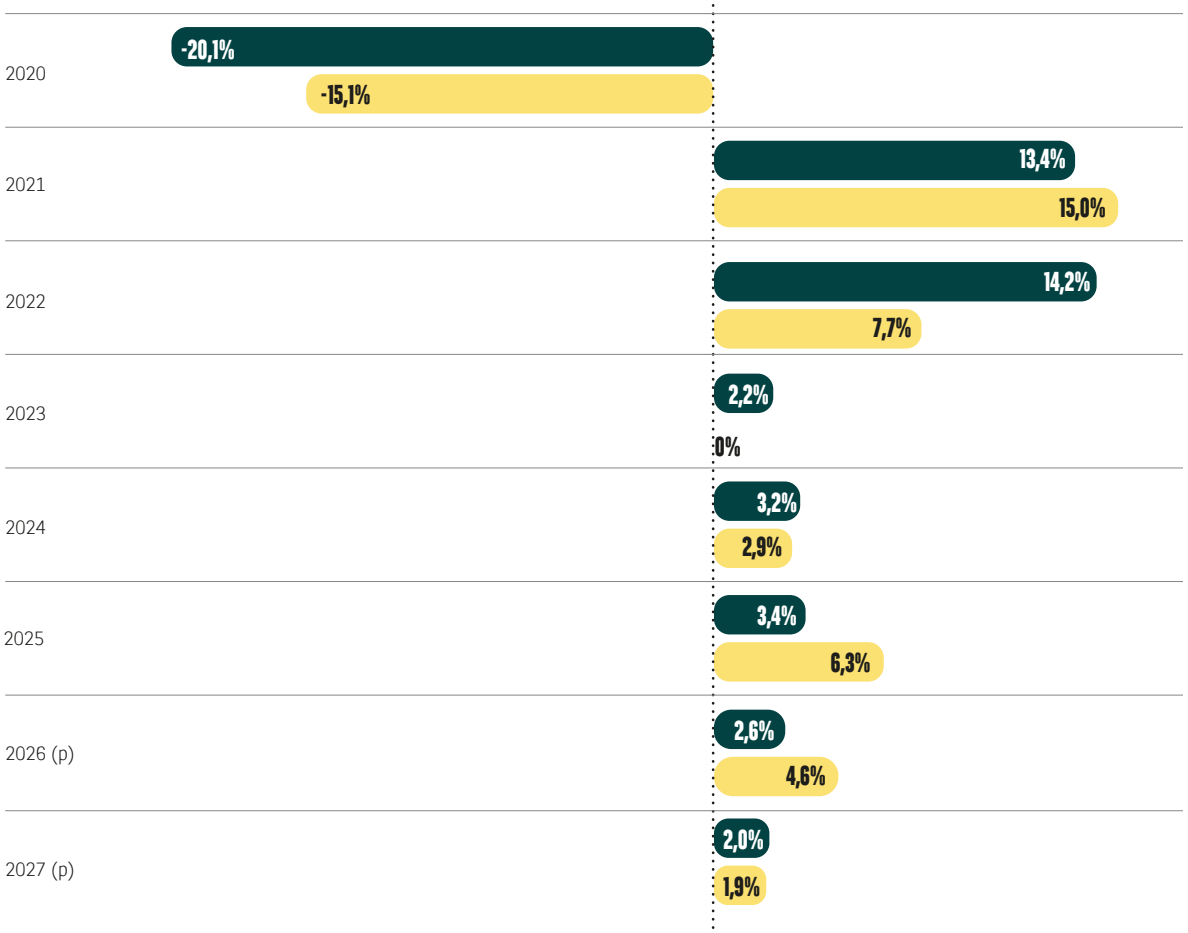


Fuente: Eurostat y Previsiones BNP Paribas.

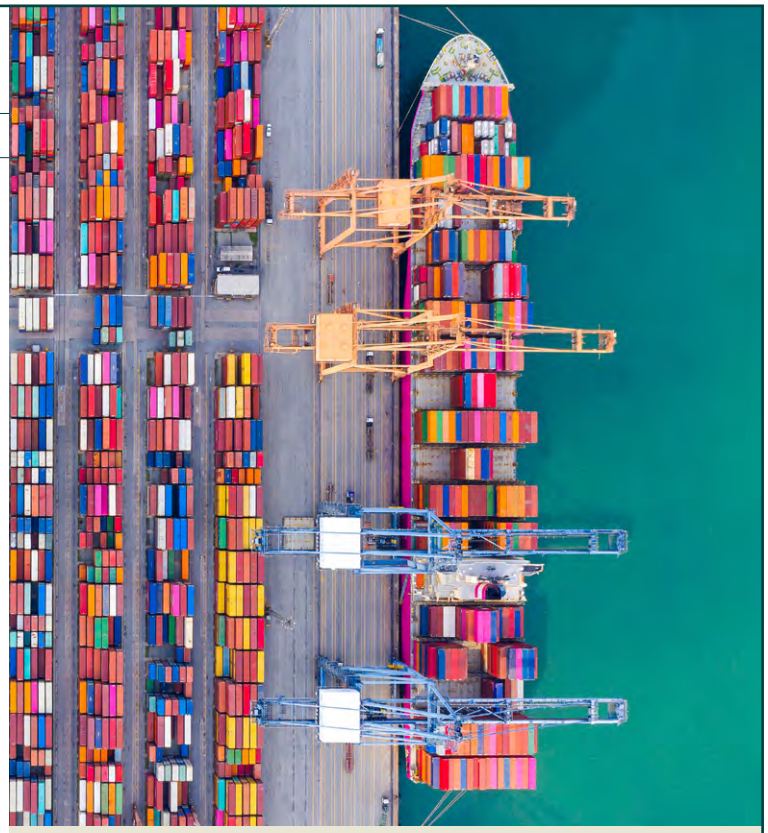
NOTABLE CRECIMIENTO DE LAS IMPORTACIONES Y DIVERSIFICACIÓN GEOGRÁFICA EN UNAS EXPORTACIONES CONTENIDAS

Valor de las exportaciones y las importaciones

Evolución anual



Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p).

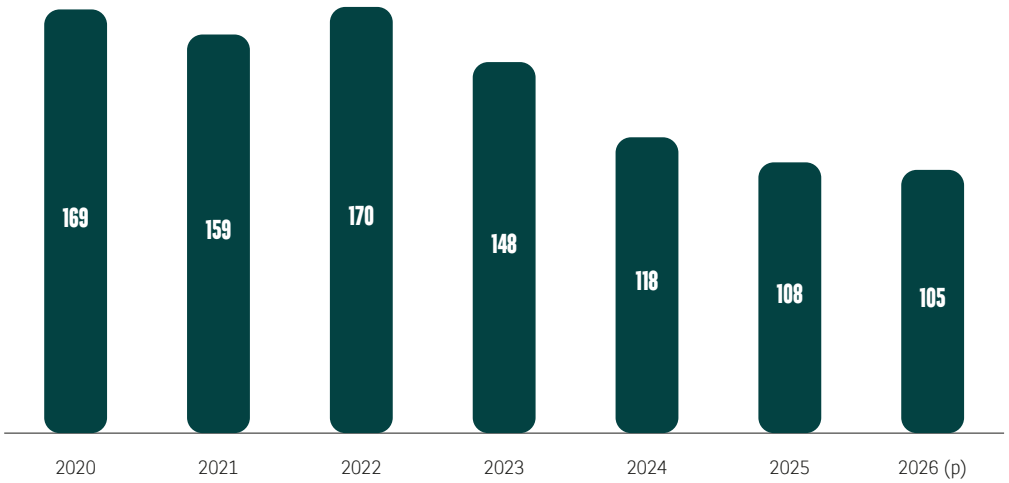


- Los datos comerciales mantuvieron en 2025 la tendencia de los dos últimos años, en un contexto global condicionado por los conflictos geopolíticos y las políticas arancelarias.
- Las exportaciones mostraron una tendencia a una mayor diversificación geográfica (mayor peso de las dirigidas a África o Asia, frente a la caída de EE. UU.).
- Las importaciones experimentaron un importante crecimiento, impulsadas por los bienes de equipo y suministros industriales. Los principales mercados proveedores fueron Alemania y China.

NUEVA CAÍDA DEL COSTE DE LOS PAQUETES DE BATERÍAS, IMPULSADA POR LA SOBREPRODUCCIÓN EN CHINA

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 2026	10.050	56.220	15.275
Q4 2027 (p)	17.250	72.750	17.925

Fuente: BloombergNEF y Previsiones BNP Paribas.

CAUSAS DE LA CAÍDA DEL PRECIO DE LAS BATERÍAS:

> SOBREOFERTA GLOBAL E INCREMENTO DE LA COMPETENCIA.

> PROGRESIVAS MEJORAS EN INNOVACIÓN Y EFICIENCIA.

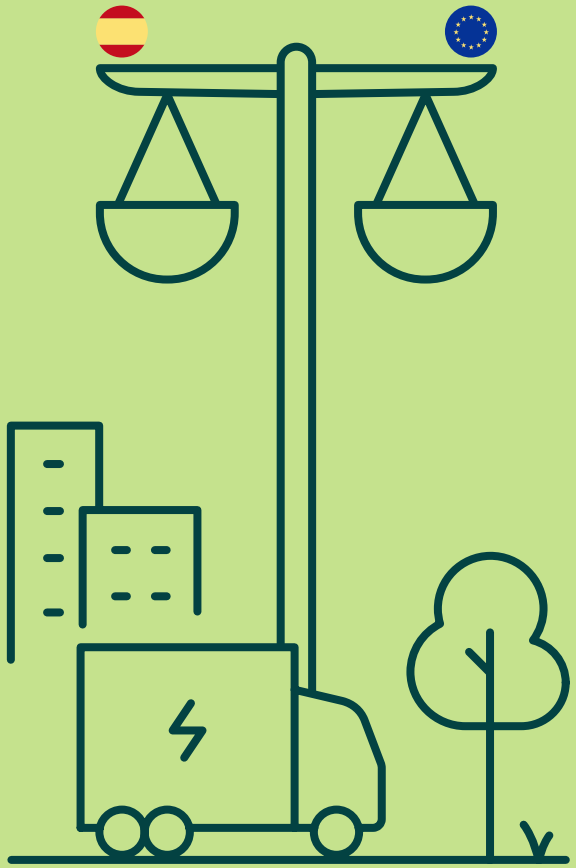
> CRECIMIENTO DE LAS BATERÍAS QUÍMICAS LFP, MÁS ASEQUIBLES, FRENTE A LAS BATERÍAS NMC.

- Descenso del 8% en el precio medio de los paquetes de baterías de iones de litio en 2025, hasta alcanzar los 108 dólares por kilovatio-hora, acumulando un descenso del 36% respecto a 2022.
- Este descenso se atribuye principalmente a la sobreproducción en China, principal productor mundial, y en cuyo mercado ya se ha alcanzado la paridad de precios entre vehículos eléctricos y de combustión.
- La tendencia a adoptar baterías LFP (fosfato de hierro y litio) ha compensado el incremento de precios del níquel y, muy especialmente, del cobalto, componentes de las baterías NMC. El importante aumento del cobalto responde a las restricciones a la exportación en la República Democrática del Congo.

LEGISLACIÓN

El año 2025 resultó especialmente relevante a nivel regulatorio, debido a dos hitos principales: la aprobación en España de la esperada Ley de Movilidad Sostenible, con una serie de medidas transversales que redefinen el propio concepto de "movilidad", y la presentación por parte de la Comisión Europea del Paquete de Automoción (*Automotive Package*), que adapta la hoja de ruta de la descarbonización a la realidad del sector de la automoción. Estas normativas, junto con otras novedades regulatorias, sitúan a las flotas corporativas como elementos determinantes en la actual fase de transformación de la movilidad.

LAS NUEVAS NORMATIVAS IMPULSAN EL PROTAGONISMO DE LAS FLOTAS CORPORATIVAS EN LA TRANSFORMACIÓN DE LA MOVILIDAD



Paquete de Automoción europeo*

- Reconocimiento de las flotas como palanca de transformación del mercado.
- Desarrollo del reglamento *Clean Corporate Vehicles*, con objetivos progresivos de descarbonización.

Normativa emisiones Euro 6e-bis

- Impulso a movilidad 100% eléctrica frente a PHEV.
- Revisión de políticas y fiscalidad.
- Riesgo de impuestos y sanciones.

Ley de Movilidad Sostenible (España)

- Obligatoriedad de Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo para empresas medianas y grandes.
- Desarrollo de medidas transversales, más allá del vehículo corporativo.
- Obligaciones en gobernanza y *reporting*.

Plan Auto 2030

- Reducción de barreras de entrada al vehículo eléctrico.
- Previsibilidad para la planificación de flotas.

* Pendiente de aprobación por la Comisión Europea.

NUEVO PAQUETE DE AUTOMOCIÓN DE LA COMISIÓN EUROPEA, PUNTO DE INFLEXIÓN PARA EL SECTOR

El objetivo del nuevo Paquete de Automoción de la Comisión Europea es mantener una **hoja de ruta clara hacia la movilidad de cero emisiones, pero introduciendo un enfoque más pragmático y flexible, alineado con la realidad industrial, tecnológica y geopolítica europea**. El paquete responde a tres prioridades estratégicas: innovación, movilidad limpia y competitividad, y aborda de forma simultánea la oferta (fabricantes, cadena de valor) y la demanda (vehículos de empresa, mercado). El paquete fue presentado en diciembre de 2025 y está pendiente de aprobación por el pleno de la Comisión.

Ejes principales del paquete

FLEXIBILIDAD REGULATORIA EN LOS OBJETIVOS DE CO_2, MANTENIENDO EL RUMBO HACIA LA DESCARBONIZACIÓN.

REFUERZO DE LA INDUSTRIA EUROPEA; ESPECIALMENTE, DE LAS BATERÍAS Y VEHÍCULOS FABRICADOS EN LA UE.

SIMPLIFICACIÓN NORMATIVA, CON UNA REDUCCIÓN SIGNIFICATIVA DE CARGAS ADMINISTRATIVAS.

IMPULSO A LOS VEHÍCULOS DE EMPRESA COMO PALANCA DE TRANSFORMACIÓN DEL MERCADO.

706 M€

DE AHORRO ADMINISTRATIVO ANUAL

Ahorro económico atribuido a la mayor previsibilidad que aporta el paquete a fabricantes e inversores.

EL PAQUETE RESPONDE A TRES PRIORIDADES ESTRATÉGICAS: INNOVACIÓN, MOVILIDAD LIMPIA Y COMPETITIVIDAD, Y ABORDA DE FORMA SIMULTÁNEA LA OFERTA Y LA DEMANDA.

ZERO EMISSION

Horizonte 2035: de "cero emisiones" a reducción del 90%

Uno de los cambios más relevantes del paquete es la evolución del objetivo 2035. Frente al planteamiento inicial de eliminación total de emisiones en vehículos nuevos, el nuevo marco establece una reducción del 90%, permitiendo compensar el 10% restante mediante:

- Uso de acero hipocarbónico fabricado en la UE.
- Electrocombustibles y biocombustibles en contextos específicos.

Este enfoque no supone una renuncia a la electrificación, sino el reconocimiento de que la transición del sistema de movilidad es heterogénea y asimétrica. La electrificación sigue siendo la tecnología dominante, pero se admite un margen limitado para soluciones complementarias.

LAS FLOTAS CORPORATIVAS, EN EL CENTRO DE LA ESTRATEGIA EUROPEA DE DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE

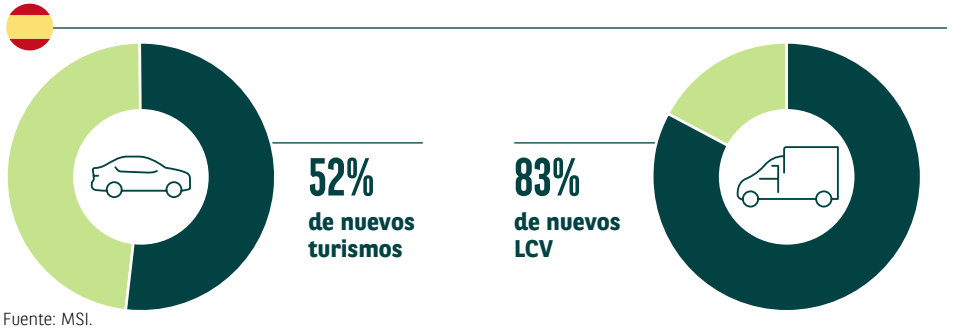
El **Paquete de Automoción sitúa a las flotas corporativas como un eje central de la estrategia europea de descarbonización**. La razón es estructural: concentran una parte muy significativa de las matriculaciones de vehículos nuevos y presentan una rotación elevada, lo que las convierte en un acelerador natural del cambio tecnológico. Los objetivos vinculados a las flotas se desarrollan en el reglamento específico *Clean Corporate Vehicles*.

Por qué las flotas son tan relevantes

- **Vector prioritario de descarbonización:** el desarrollo del paquete establece objetivos nacionales vinculantes para la adopción de vehículos de cero y bajas emisiones en grandes empresas.
- **Impacto en el mercado de segunda mano:** el mayor volumen de vehículos corporativos electrificados acelerará la disponibilidad de vehículos eléctricos y de cero o bajas emisiones en el mercado de ocasión.

Peso de las flotas corporativas en las nuevas matriculaciones

Fuente: Comisión Europea.



Fuente: MSI.

Objetivos progresivos y crecientes

A PARTIR DE 2030

36%

Mínimo de BEV en nuevas matriculaciones (4 de cada 10 renovaciones deberán ser con vehículos eléctricos).

HORIZONTE 2035

64%

Mínimo de BEV, con cuotas combinadas (cero + bajas emisiones) más ambiciosas (en torno al 76%).

Nota: estos porcentajes no se medirán vehículo a vehículo, sino a nivel agregado de flota, lo que introduce una lógica de planificación, seguimiento y *reporting* continuo.

LAS FLOTAS CORPORATIVAS, EN EL CENTRO DE LA ESTRATEGIA EUROPEA DE DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE (CONT.)

Clean Corporate Vehicles: reglamento específico para flotas corporativas

Las medidas para la descarbonización de las flotas se agrupan bajo el reglamento *Clean Corporate Vehicles*, integrado en el Paquete de Automoción de diciembre de 2025. La propuesta se basa en el Pacto Industrial Limpio (*Clean Industrial Deal*) y el Plan de Acción Industrial Automotriz, centrándose en la transición hacia una movilidad sostenible e inteligente.

IMPLICACIONES PARA LAS EMPRESAS

- **La movilidad corporativa entra en el perímetro regulatorio:** las políticas de flota dejan de ser una decisión interna para convertirse en un elemento de cumplimiento normativo.
- **Necesidad de gobernanza y datos:** será imprescindible disponer de sistemas de seguimiento, KPIs y *reporting* para demostrar el cumplimiento a nivel de flota.
- **Condicionalidad de las ayudas públicas:** la fabricación en la UE y las bajas emisiones se convierten en requisitos para acceder a incentivos financieros.
- **Anticipación por ciclos de renovación:** las decisiones de compra entre 2026 y 2030 condicionarán directamente la capacidad de cumplir los objetivos de 2030 y 2035.

LOS ESTADOS MIEMBROS DEBERÁN REPORTAR ANUALMENTE A LA COMISIÓN EUROPEA LAS MATRICULACIONES CORPORATIVAS Y GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS FIJADOS.

A qué empresas aplica

Grandes empresas que cumplan durante dos años consecutivos al menos dos de estos tres criterios:

- FACTURACIÓN SUPERIOR A 40 M€
- BALANCE SUPERIOR A 20 M€
- MÁS DE 250 EMPLEADOS

Tipología de modelos incluidos:

- *RENTING Y LEASING*
- ASIGNADOS COMO RETRIBUCIÓN EN ESPECIE
- MATRICULADOS COMO VEHÍCULOS NUEVOS

NUEVA NORMATIVA DE EMISIONES EURO 6E-BIS: IMPACTO EN LOS PHEV

La entrada en vigor de la normativa Euro 6e-bis, obligatoria desde el 1 de enero de 2026, ha supuesto un cambio sustancial en la homologación de consumos y emisiones, con un **impacto especialmente relevante para los vehículos híbridos enchufables (PHEV)**. El objetivo es corregir la brecha existente entre las cifras homologadas en laboratorio y las emisiones reales en uso, que había generado distorsiones ambientales y fiscales.

Principales cambios introducidos

- Ampliación de la distancia de referencia del Factor de Utilidad hasta 2.200 km.
- Condiciones de prueba de emisiones en conducción real (*Real Driving Emissions*, RDE) más exigentes y realistas.
- Incorporación de sistemas avanzados de monitorización a bordo.
- Ajuste de márgenes PEMS (Sistemas Portátiles de Medición de Emisiones) y rangos de temperatura.

IMPLICACIONES PARA LAS EMPRESAS

- **Revisión de políticas de flota y fiscalidad asociada.**
- **Riesgo de superar umbrales de CO_2 con impacto en impuestos y sanciones.**
- **Mayor necesidad de electrificación real y no solo "transicional".**

Nota: los vehículos ya matriculados no se ven afectados; el impacto se concentra en nuevas adquisiciones.

Efectos de la nueva normativa en los PHEV

- ✓ Incremento significativo de las emisiones homologadas de CO_2 en muchos PHEV.
- ✓ Re-homologación obligatoria de la mayoría de modelos del mercado.
- ✓ Impacto directo en el cumplimiento de los límites medios de emisiones exigidos a fabricantes y flotas.

Ford Kuga PHEV

ANTES: 20 g/km CO_2 | AHORA: 55 g/km CO_2

Hyundai Tucson PHEV

ANTES: 22 g/km CO_2 | AHORA: 62 g/km CO_2

NUEVA NORMATIVA DE EMISIONES EURO 6E-BIS: IMPACTO EN LOS PHEV (CONT.)

El camino hacia la Euro 7: ampliación del foco e incremento de la exigencia

La futura normativa Euro 7 amplía el foco regulatorio más allá del motor, al introducir una visión sistémica de las emisiones, alineada con el enfoque de movilidad sostenible integral.

PRINCIPALES NOVEDADES:

- Límites más estrictos de NOx y CO para diésel y gasolina, equiparando exigencias.
- Regulación por primera vez de partículas de frenos y neumáticos, incluyendo vehículos eléctricos.
- Requisitos de durabilidad más largos (hasta 200.000 km).
- Exigencias específicas sobre degradación de baterías en eléctricos e híbridos.

RELEVANCIA ESTRATÉGICA

El impacto económico de la Euro 7 será relevante, tanto para fabricantes como para compradores corporativos, reforzando la tendencia hacia:

- Simplificación de gamas.
- Electrificación acelerada.
- Revisión del coste total de propiedad a largo plazo.

ENTRADA EN VIGOR*

2026-2027	2028-2029
VEHÍCULOS LIGEROS	VEHÍCULOS PESADOS

* A partir del 29/11/26 para turismos y LCV de nueva construcción, y del 29/11/27 para todas las nuevas matriculaciones. En el caso de autobuses y comerciales pesados, a partir de 29/05/28 para vehículos de nueva construcción y 29/05/29 para todas las nuevas matriculaciones.

LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE: DE LA VOLUNTARIEDAD A LA OBLIGACIÓN DE LOS PLANES DE EMPRESA

Tras su publicación en el BOE en diciembre de 2025, la Ley de Movilidad Sostenible entra en fase de despliegue efectivo y supone un cambio estructural en la gestión de la movilidad en España. La ley consolida un principio clave: **la movilidad deja de ser una opción voluntaria y pasa a ser una responsabilidad regulada**.

Obligaciones principales para las empresas

- Disponer de un **Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo**, para centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras o 100 personas trabajadoras por turno con actividad habitual.
- Requerimientos de **gobernanza, datos y *reporting:***
  - Registro de planes en el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM).
  - Comunicación obligatoria a la autoridad autonómica en un plazo de tres meses desde la aprobación.
  - Posible figura reglamentaria del Gestor de Movilidad.

Las empresas disponen de 12 meses* desde la entrada en vigor para aprobar dichos planes.

IMPLICACIONES PARA LAS EMPRESAS

- **La movilidad entra en la agenda del *compliance*.**
- **Necesidad de enfoque transversal (RR. HH., flotas, sostenibilidad, prevención).**
- **Oportunidad para atraer y fidelizar talento, mejorar eficiencia y reducir costes a medio plazo.**

Qué cambia en la práctica

La movilidad corporativa se amplía más allá del vehículo de empresa y pasa a incluir:

- Desplazamientos diarios de empleados.
- Movilidad activa y transporte colectivo.
- Infraestructura de recarga.
- Teletrabajo y flexibilidad.
- Seguridad vial y reducción de siniestralidad.
- Gestión y compensación de la huella residual.

Los planes deberán:

- Negociarse con la representación legal de las personas trabajadoras.
- Estar alineados con la planificación local o metropolitana.
- Incluir indicadores y un sistema de seguimiento bienal.
- Considerar también a visitantes, proveedores y accesos logísticos.

*Inicialmente 24 meses, reducido a 12 meses con la convalidación del Real Decreto-Ley 7/2026.

POLÍTICAS DE APOYO EN ESPAÑA: EL PLAN AUTO 2030

El Plan Auto 2030 se presenta en un momento clave para el sector de la automoción en España, que mantiene su posición como segundo productor de vehículos en Europa y noveno a nivel mundial, pero afronta un desafío estructural: apenas un 10% de los vehículos fabricados actualmente son electrificados. El plan busca cerrar esta brecha y **reforzar la competitividad industrial en un contexto de transición acelerada**, además de alinearse con la estrategia europea para impulsar el "e-car" y competir con la oferta asiática.

Programa Auto+: cambio de paradigma en las ayudas a la demanda

El elemento más disruptivo es el **abandono del modelo del Plan MOVES y la introducción de ayudas directas en el punto de venta**:

- Gestión centralizada por el Gobierno, sin intermediación autonómica.
- Las solicitudes podrán ser gestionadas por concesionarios, puntos de venta y empresas de *renting*.
- Eliminación de adelantos y esperas prolongadas.
- Fondo estatal único, garantizando igualdad territorial.

Este enfoque replica el modelo del programa Reinicia Auto+, con un fuerte impacto en la aceleración de la demanda.

Se admiten vehículos nuevos, o seminuevos matriculados a partir del 1 de enero de 2025 adquiridos en concesionarios o puntos de venta oficiales.

Se pueden beneficiar:

- Personas físicas (1 vehículo).
- Autónomos y empresas (hasta 10 vehículos), si bien el programa no es compatible con MOVES Flotas Plus.

Dotación para ayudas a la demanda (2026):

400 M€
AYUDAS DIRECTAS A LA COMPRA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

La cuantía de la ayuda se calcula como un porcentaje, que se calcula en base a criterios acumulativos, aplicado sobre el total de ayuda máxima:

25-50%	15-25%	0-25%
ELÉCTRICO	ECONÓMICO	EUROPEO

Dotación según tipo de vehículo

Son eligibles vehículos con etiqueta ambiental ECO con un precio inferior al límite establecido por tipo de vehículo.

La cuantía del total de ayuda máxima también varía según el tipo de vehículo:

TURISMOS DE HASTA 9 PLAZAS
HASTA 45.000 € SIN IMPUESTOS
4.500 € DE AYUDA MÁXIMA

VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS DE HASTA 3,5 TONELADAS
SIN LÍMITE DE PRECIO
5.000 € DE AYUDA MÁXIMA

MOTOCICLETAS ELÉCTRICAS
HASTA 10.000 € SIN IMPUESTOS
1.100 € DE AYUDA MÁXIMA

CUADRICICLOS LIGEROS Y PESADOS
SIN LÍMITE DE PRECIO
1.500 € DE AYUDA MÁXIMA

POLÍTICAS DE APOYO EN ESPAÑA: EL PLAN AUTO 2030 (CONT.)

Programa MOVES Flotas Plus: electrificación integral de flotas

Programa orientado a ayudar a las empresas a anticipar los objetivos regulatorios europeos:

- Gestión centralizada por el Gobierno (IDAE).
- Se pueden beneficiar empresas de cualquier tamaño (micro, PYME y gran empresa) con vehículos que operen en más de una Comunidad Autónoma.
- Para proyectos que abarquen entre 10 y 500 vehículos por solicitud.
- Se admiten vehículos nuevos, o seminuevos con menos de 12 meses desde su primera matriculación, en modalidad de compra, *leasing* o *renting*.
- La cuantía de la ayuda varía según el tamaño de empresa y el tipo de actuación.

Actuaciones admitidas en el programa:

- Adquisición de vehículos cero emisiones o de bajas emisiones (< 50 g CO2/km).
- Instalación de puntos de recarga.
- Sistemas de gestión de flota.
- Modificación de la forma de propulsión.
- Análisis de viabilidad de electrificación de flota.

Dotación del programa (2026):

50 M€
PROYECTOS INTEGRALES DE FLOTA

Principales fechas:

- **02/2026:** FIN PLAZO SOLICITUDES
- **07/2026:** RESOLUCIÓN DEFINITIVA
- **12/2027:** FIN PLAZO EJECUCIÓN

IMPLICACIONES PARA LAS EMPRESAS

- **Reducción de barreras de entrada al vehículo eléctrico.**
- **Mayor previsibilidad para la planificación de flotas.**
- **Convergencia entre política industrial, movilidad y empleo.**

Impulso a la cadena industrial

El plan no se limita a incentivar la demanda, sino que actúa sobre toda la cadena de valor:

- Apoyo a la fabricación de vehículos electrificados y baterías.
- Inversión en I+D+i (plataformas, software, nuevos modelos).
- Medidas fiscales para reducir los costes energéticos de las plantas.
- Refuerzo del despliegue de infraestructura de recarga (Programa MOVES Corredores).

Dotación del programa MOVES (2026):

300 M€
DESPLIEGUE DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA EN ZONAS DEFICITARIAS

Impacto en el valor añadido del sector

85.000 M€
2026

120.000 M€
2030

EL PLAN PERSIGUE REFORZAR LA COMPETITIVIDAD INDUSTRIAL DEL SECTOR DE AUTOMOCIÓN ESPAÑOL, MEDIANTE EL IMPULSO DE LA DEMANDA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y AYUDAS A LOS FABRICANTES.

TENDENCIAS SOCIALES

Las nuevas normativas estatales y europeas inciden en el desarrollo de nuevos modelos de gestión de la movilidad corporativa, que deben permitir la reducción de la dependencia al vehículo privado en los desplazamientos laborales y adaptarse mejor a las nuevas pautas de movilidad de los trabajadores.

DESCUBRIENDO EL FUTURO DE LA MOVILIDAD CORPORATIVA

Durante años, las políticas de movilidad corporativa se han centrado en la gestión de flotas, el control del gasto y el reembolso de desplazamientos. Sin embargo, **este enfoque resulta cada vez más insuficiente para responder a los profundos cambios que están transformando el trabajo, las ciudades y las expectativas sociales**.

Tendencias que impulsan el cambio de modelo

- **Evolución de las expectativas de los empleados:** la movilidad ya no se percibe como un medio para llegar al trabajo, sino como un componente esencial de la experiencia laboral.
- **Adaptación a los nuevos modelos de trabajo:** las políticas tradicionales (coche de empresa o kilometraje) son poco compatibles con modelos de trabajo híbridos, oficinas distribuidas y trayectorias profesionales no lineales.
- **Integración de las nuevas opciones y soluciones de movilidad**, encabezadas por la electrificación progresiva, el auge de la movilidad compartida y bajo demanda, o la consolidación de plataformas digitales de movilidad.
- **El entorno regulatorio como acelerador decisivo:** la movilidad laboral constituye una fuente relevante de emisiones (alcance 3). Las nuevas políticas deben permitir a las organizaciones avanzar en sus planes de descarbonización y reforzar su credibilidad y cumplimiento normativo.

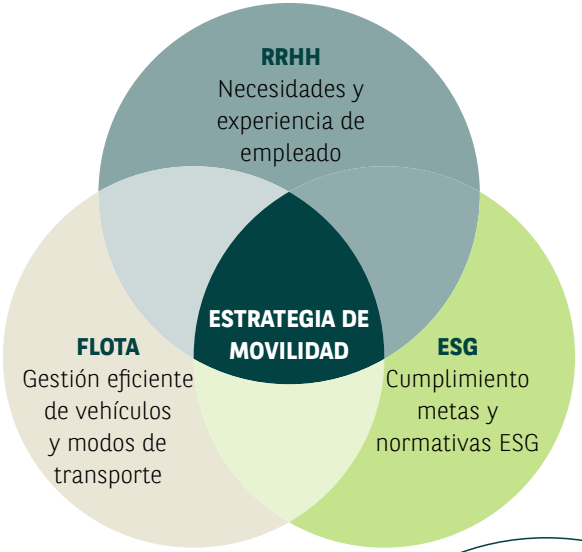
62% de los **empleados** considera que las ofertas de movilidad son importantes al elegir empleador

46% de las **empresas** declara que las necesidades relacionadas con RRHH son la razón principal para introducir nuevas políticas de movilidad

DESCUBRIENDO EL FUTURO DE LA MOVILIDAD CORPORATIVA (CONT.)

Nueva gestión transversal de la estrategia de movilidad

El nuevo modelo de movilidad corporativa apuesta por una evolución de la gestión tradicional de flotas a un planteamiento estratégico que integra ahorro de costes, cumplimiento de las metas y normativas de sostenibilidad, y atracción de talento.



PARA UNA IMPLANTACIÓN EFECTIVA, LA NUEVA POLÍTICA DE MOVILIDAD CORPORATIVA DEBE APOYARSE EN SISTEMAS DE MEDICIÓN QUE EVALÚEN IMPACTO AMBIENTAL, COSTES Y GRADO DE ADOPCIÓN POR PARTE DE LOS EMPLEADOS.

Tres pasos clave para preparar la movilidad de los empleados para el futuro

El libro blanco *Descubriendo el futuro de la movilidad corporativa*, elaborado por Arval, proporciona a los responsables de la toma de decisiones un itinerario claro para pasar de iniciativas de movilidad ad hoc a estrategias integradas.

1 — **Realización de auditoría de movilidad,** en base a una matriz de madurez para evaluar y evolucionar la política de movilidad.

2 — **Creación de un grupo de trabajo multifuncional,** que reúna a varios departamentos (RRHH, RSC, Flota y Finanzas) para alinear una visión compartida.

3 — **Desarrollo de programas piloto.** Por ejemplo, reembolso por uso de bicicleta, *mobility budget*, etc.).

El libro blanco ofrece un itinerario claro para definir el futuro de la movilidad corporativa. Tanto si la empresa inicia la revisión de sus políticas como si busca perfeccionarlas, los equipos de RRHH, RSC y movilidad encontrarán pautas prácticas para convertirlas en una ventaja competitiva.

VER +

MOVILIDAD

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

EL DRAGÓN HA APARCADO: LAS MARCAS DE ORIGEN CHINO Y LA RECONFIGURACIÓN SILENCIOSA DEL MERCADO ESPAÑOL

Beatriz Catalá
Directora de Marketing – Arval España

Hay momentos en la historia de un sector en los que el cambio no avisa: simplemente ocurre, y cuando miras a tu alrededor ya ha reordenado el paisaje. Lo que está sucediendo con las marcas de origen chino en España tiene esa textura. No es una tendencia emergente que habrá que seguir de cerca. Es un hecho consumado que exige análisis, honestidad y, sobre todo, una respuesta estratégica a la altura de lo que se viene.

Los datos no dejan lugar a la interpretación. En 2025, España matriculó más de 121.000 vehículos de marcas chinas, lo que representa una cuota del 10,5% del mercado, por encima de Reino Unido, Italia, Alemania y Francia. Para que esa cifra adquiera su verdadera dimensión: hace apenas cuatro años, esas marcas eran prácticamente invisibles en nuestros concesionarios. Las matriculaciones de coches de origen chino en España ya superan a las de Toyota o Volkswagen, y se equiparan en volumen al conjunto de las tres grandes marcas premium alemanas. No estamos ante un nicho. Estamos ante un actor de primera fila.

España, además, no es un mercado más dentro de Europa: es el mercado de entrada. La penetración de las marcas chinas en España casi dobla la media europea, y siete de cada diez matriculaciones de estas marcas se producen en el canal de particulares, lo que revela algo importante: no es el comprador corporativo ni el gestor de flota quien ha dado la bienvenida al coche chino en primera instancia, sino el consumidor final, que busca tecnología, equipamiento y precio. Eso habla de una propuesta de valor que ha sabido conectar con el mercado más exigente: aquel que decide con su propio bolsillo.

Y la propuesta es, hay que reconocerlo, genuinamente competitiva. BYD, el mayor fabricante mundial de vehículos electrificados, ha multiplicado sus ventas en España por más de cuatro en un solo año. MG, del grupo SAIC, se ha instalado ya entre las diez marcas más vendidas del país. Omoda y Jaecoo, las dos enseñas de Chery con las que este grupo ha apostado por una estrategia multimarca de mercado, han irrumpido con fuerza en el segmento SUV con una relación equipamiento-precio que los rivales europeos tienen dificultades para igualar. La tecnología embarcada en estos vehículos —sistemas de conectividad, pantallas de gran formato, paquetes de asistencia a la conducción, autonomías eléctricas competitivas— no es la tecnología de quien llega a aprender. Es la de quien llega con una solución probada en uno de los mayores mercados mundiales.

Lo que resulta especialmente revelador es el foco de estos fabricantes en la electrificación. Mientras los debates europeos siguen girando en torno a cuándo y cómo transitar hacia el vehículo cero emisiones, China lleva años construyendo esa transición desde los cimientos: el 90% de los vehículos de nueva energía matriculados en China son de marcas chinas, y el país es ya el principal fabricante mundial con más de 31 millones de unidades producidas.

> **“Hace apenas cuatro años, las marcas chinas eran prácticamente invisibles en nuestros concesionarios. En 2025, han alcanzado una cuota del 10,5% de matriculaciones.”**

Lo que exportan a Europa no es su segunda división. Es la vanguardia de una industria que ha hecho de la electrificación su principal apuesta estratégica nacional.

Para el mercado de flotas y *renting*, el capítulo está aún por escribir, y eso, visto con ojos de oportunidad, es una buena noticia. La penetración de estas marcas en el canal corporativo es todavía muy limitada: los porcentajes de *renting* sobre el total de sus matriculaciones en España son, con alguna excepción notable, sensiblemente inferiores a los de las marcas europeas consolidadas. Quedan por resolver preguntas relevantes sobre valor residual, red de posventa, disponibilidad de recambios y capacidad de servicio a grandes cuentas. Son preguntas legítimas, no prejuicios. Y precisamente por eso, el actor del *renting* que sepa acompañar a estas marcas en su proceso de maduración —construyendo los instrumentos de análisis, los contratos adaptados y los modelos de TCO que les den acceso real al mercado corporativo— tendrá una ventaja de primer orden cuando, y no es una hipótesis sino una certeza, la demanda corporativa se active. Teniendo en cuenta estos factores, los fabricantes tradicionales deberían seguir defendiendo este mercado postponiendo la penetración de las marcas chinas en un mercado que representa el 25% de las ventas en España.

Hay un último elemento que merece atención: el enraizamiento industrial. Chery ha apostado por fabricar en Barcelona, recuperando parte de la antigua planta de Nissan en la Zona Franca y participando en el proyecto Ebro. Leapmotor ha confirmado su producción en Figueruelas, en las instalaciones de Stellantis en Zaragoza. BYD estudia su tercera planta europea en España. En 2026 llegarán al mercado nuevas marcas y modelos que ampliarán aún más una oferta que ya hoy resulta difícil de ignorar. Esto no es un desembarco temporal. Es una implantación a largo plazo, con vocación industrial, que cambia la naturaleza misma de la competencia.

El sector del automóvil lleva décadas protagonizando disrupciones que, vistas en retrospectiva, siempre parecen inevitables. Los japoneses llegaron con eficiencia cuando nadie los esperaba. Los coreanos llegaron con precio y calidad cuando se los subestimaba. Los chinos llegan ahora con tecnología, electrificación y escala, en el momento en que el mercado europeo más los necesita para acelerar su propia transición energética por encima de su industrial. La pregunta no es si van a quedarse, ni cuántos lo harán. Es cómo vamos a posicionarnos con ellos, como sector, como industria y como país. El dragón no está llamando a la puerta. Ya ha aparcado.

> **“Mientras los debates europeos siguen girando en torno a cuándo y cómo transitar hacia el vehículo cero emisiones, China lleva años construyendo esa transición desde los cimientos.”**

MERCADO DEL VEHÍCULO NUEVO Y PARQUE

Año de plena consolidación del crecimiento de las nuevas matriculaciones, con incrementos por encima de las dos cifras y el despegue definitivo de las energías alternativas frente a la caída de los modelos de combustión. El canal empresas lidera la implantación de las opciones electrificadas (BEV y PHEV).

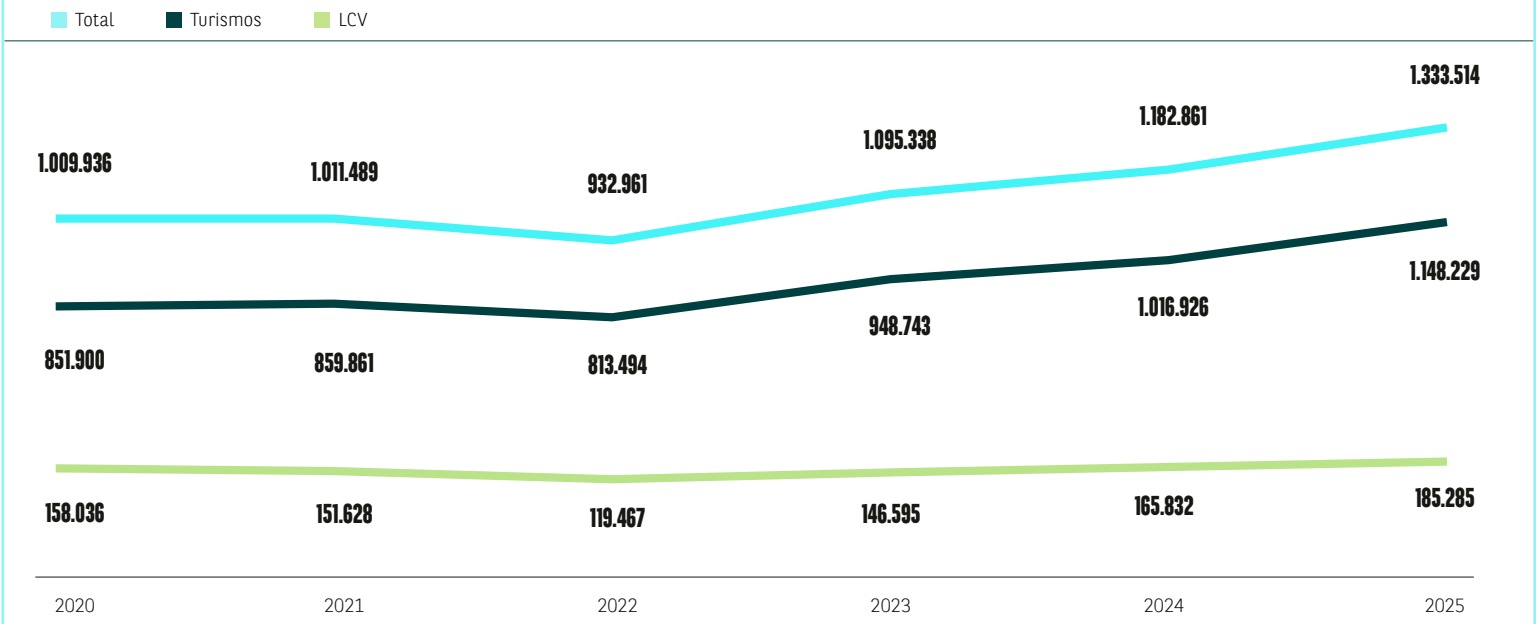
Los datos del capítulo 02 han sido trabajados por la sociedad MSI Sistemas de Inteligencia de Mercados a partir de datos oficiales de la Dirección General de Tráfico (DGT).

VER METODOLOGÍA

EL VEHÍCULO NUEVO VUELVE A CRECER A RITMO DE DOS CIFRAS, IMPULSADO POR LAS AYUDAS PÚBLICAS Y LA IRRUPCIÓN DE NUEVAS MARCAS

El mercado de vehículo nuevo siguió consolidando su crecimiento, con incrementos de dos cifras tanto en turismos como en LCV, que permiten acercarse a las cifras prepandemia (1.258.000 turismos y 215.000 LCV en 2019). La buena evolución en 2025 —por encima de las previsiones— responde al buen comportamiento tanto del canal particular como de empresas, así como al impacto de las ayudas estatales a la movilidad eléctrica y de los planes autonómicos de renovación del parque. Destaca también la irrupción de nuevas marcas a precios competitivos.

Evolución de nuevas matriculaciones por tipo de vehículo



+12,8% VS. 2024

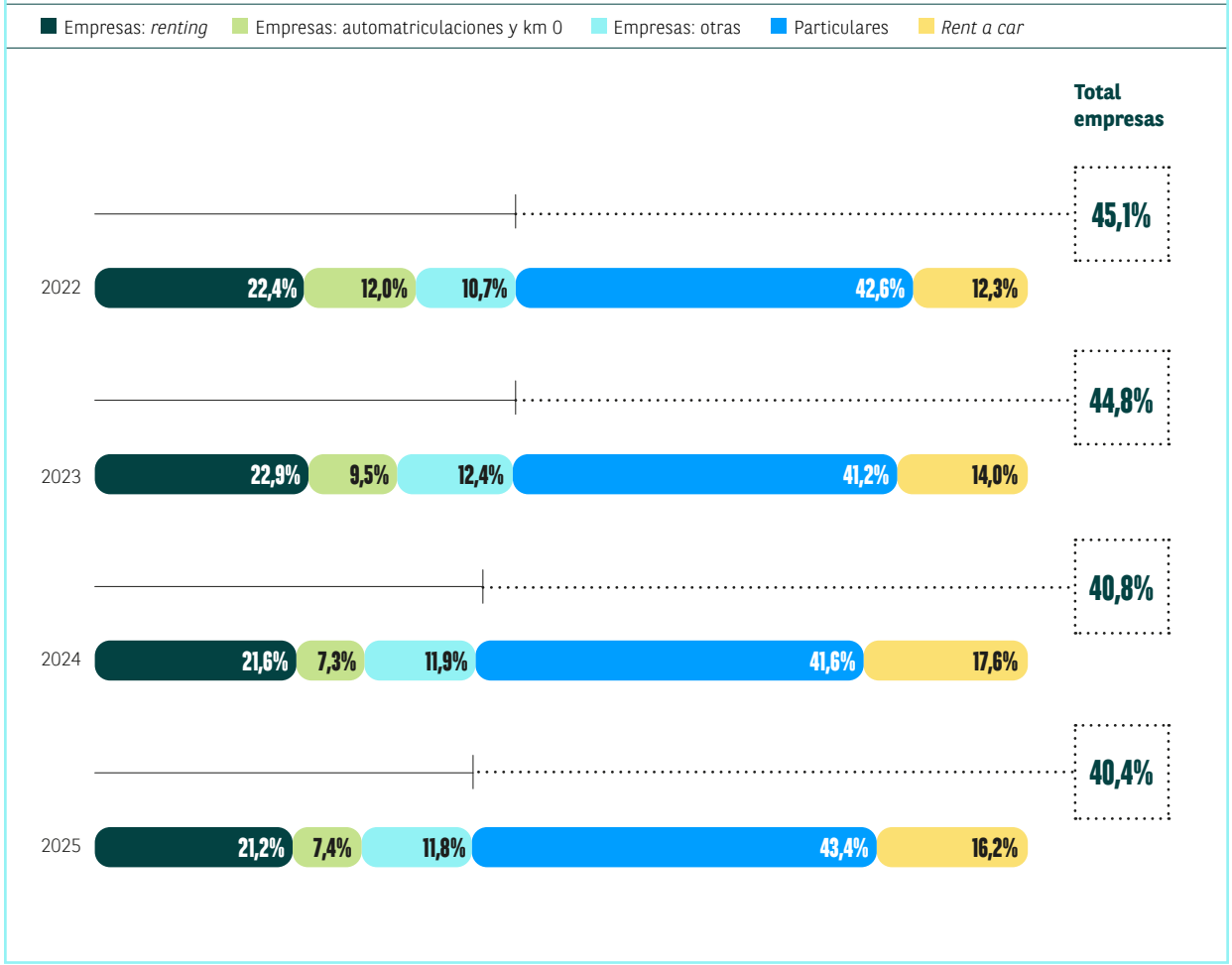
+12,9% VS. 2024

+11,7% VS. 2024

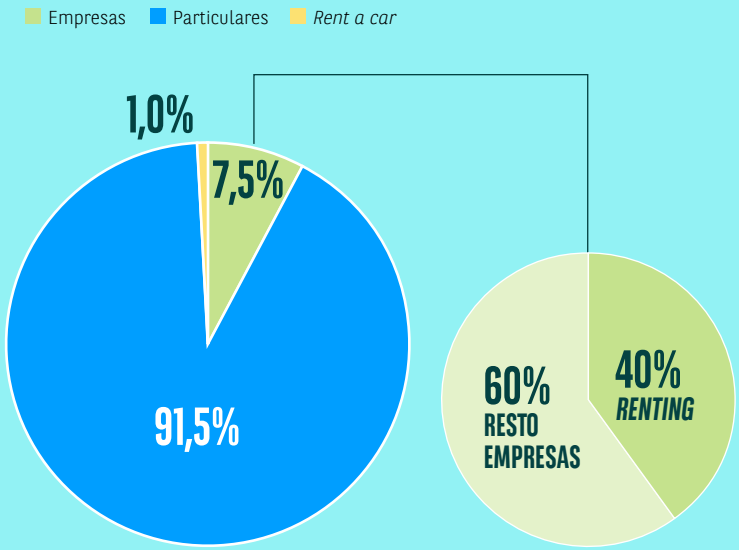
EL CANAL PARTICULAR SIGUE GANANDO CUOTA EN NUEVAS MATRICULACIONES

El 43,4% de nuevas matriculaciones en 2025 corresponden al canal particular, que aumenta su cuota 1,8 p.p. respecto al año anterior. Por su parte, el peso del canal de empresas cae 0,4 p.p. y el *rent a car* modera su cuota respecto a 2024, cuando registró un aumento muy significativo debido al desarrollo del *renting* flexible (1 a 24 meses).

Nuevas matriculaciones por canal de distribución



EL *RENTING* CONSOLIDA SU CUOTA EN EL PARQUE DEL CANAL EMPRESAS

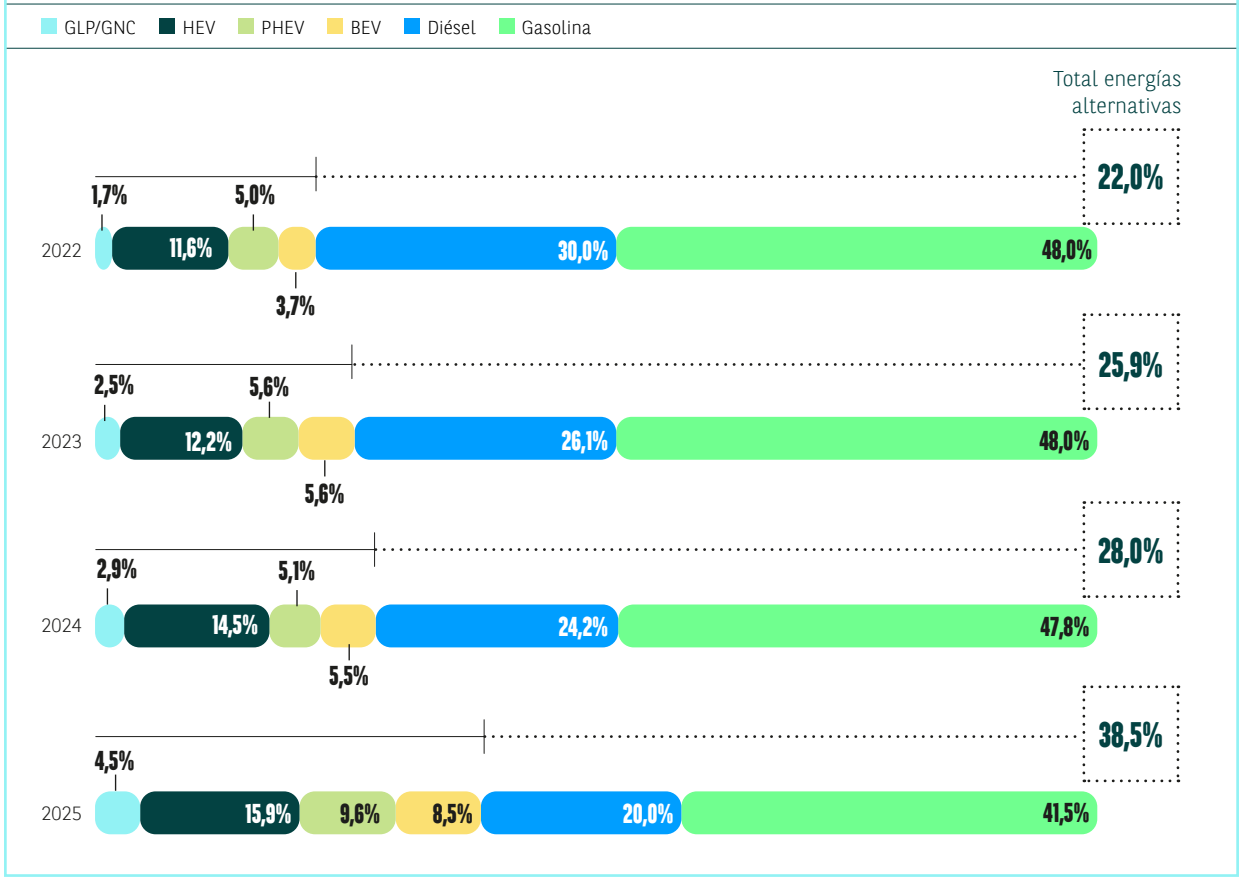


- No hay novedades relevantes en el análisis de la evolución del canal empresas, que supone el 7,5% del parque de vehículos del Estado (-0,1 p.p. respecto a la cuota de 2024).
- También se mantiene la composición del parque de empresas por canal de distribución, en el que el *renting* repite el 40% de cuota del año anterior.

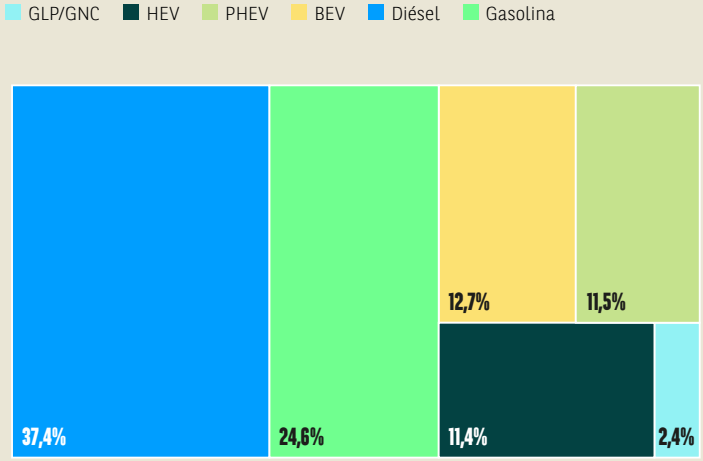
INCREMENTO HISTÓRICO DE LA CUOTA DE MODELOS DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS, HASTA CERCA DEL 40% DE LAS NUEVAS MATRICULACIONES

El análisis de las nuevas matriculaciones por tipo de combustible muestra el mayor incremento histórico de la cuota de los vehículos propulsados por energías alternativas, que crece 10,5 p.p. entre 2024 y 2025. El incremento se reparte entre todas las opciones, destacando el aumento de los modelos híbridos enchufables (+4,5 p.p. de cuota) y los eléctricos puros (+3,0 p.p.); en ambos casos, su mayor crecimiento de los últimos años. Entre las opciones de combustión, destaca la caída de los modelos de gasolina (-6,3 p.p. en 2025), que habían resistido en los últimos años la irrupción de las energías alternativas.

Nuevas matriculaciones por tipo de combustible



LOS MODELOS ELECTRIFICADOS (BEV Y PHEV) IRRUMPEN CON MAYOR FUERZA EN EL CANAL EMPRESAS

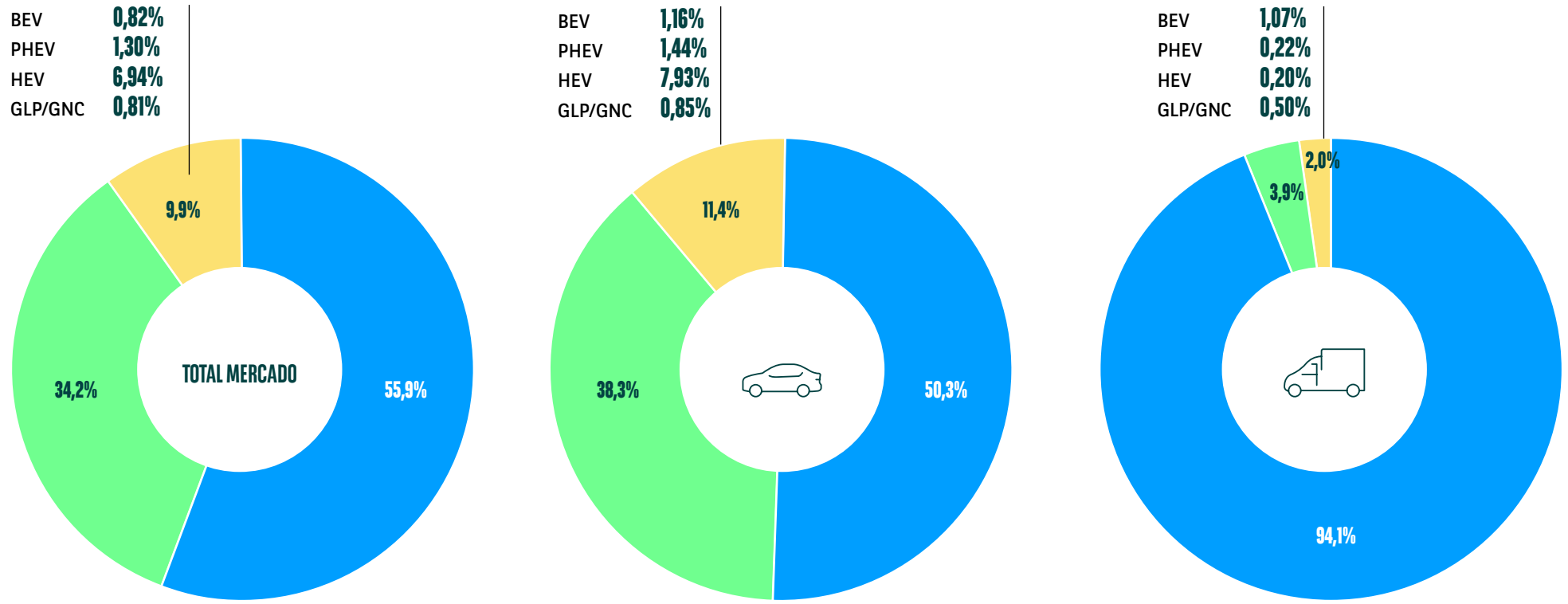


- La evolución de la cuota de nuevas matriculaciones en el canal empresas presenta diversas singularidades. Destaca especialmente el incremento de los PHEV (+5,2 p.p.) y BEV (+4,5 p.p.), frente al estancamiento de los HEV (-0,2 p.p.). En este sentido, el canal empresas parece anticipar la tendencia general del mercado.
- El acumulado de energías alternativas crece 9 p.p. hasta el 38%, con caídas significativas tanto de modelos diésel como de gasolina (-4,5 p.p. cada uno).

LOS MODELOS DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS ALCANZAN UNA CUOTA DEL 10% EN EL PARQUE ACTUAL DE VEHÍCULOS

La cuota de vehículos propulsados por energías alternativas alcanzó en 2025 el 9,9% del total de parque actual de vehículos, con un incremento de 2,3 p.p. respecto a su porcentaje del año anterior (7,6%) y con los híbridos no enchufables como opción mayoritaria. En turismos, la cuota se sitúa en el 11,4%, con un aumento anual de 2,9 p.p., mientras que el incremento en LCV se limita a 0,4 p.p., hasta el 2% de cuota.

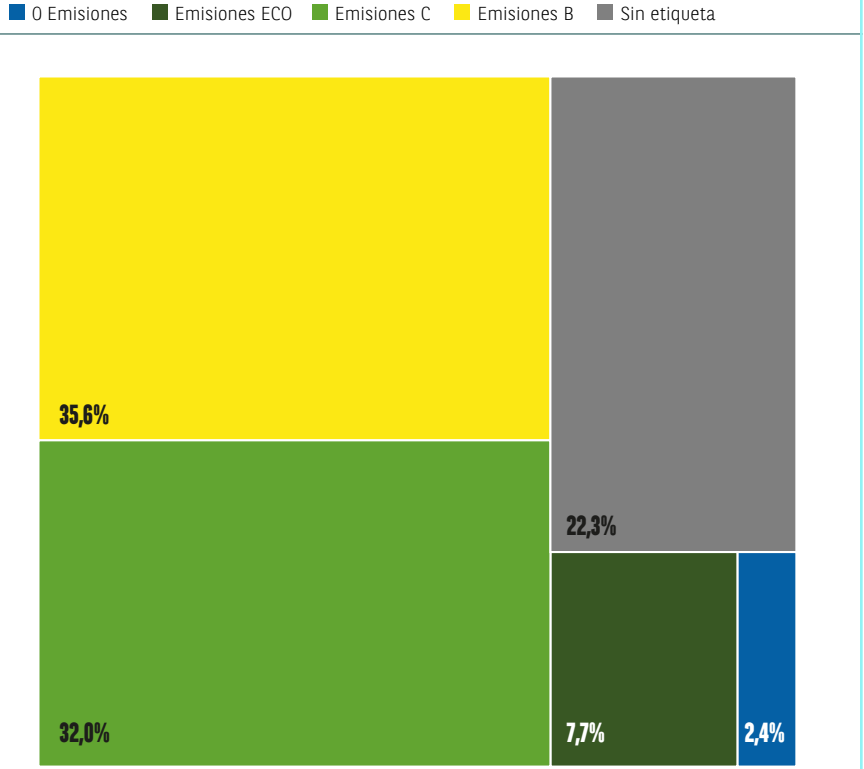
Distribución del total del parque por combustible



REDUCCIÓN DEL PORCENTAJE DE VEHÍCULOS SIN ETIQUETA AMBIENTAL, AUNQUE SE MANTIENE POR ENCIMA DEL 20%

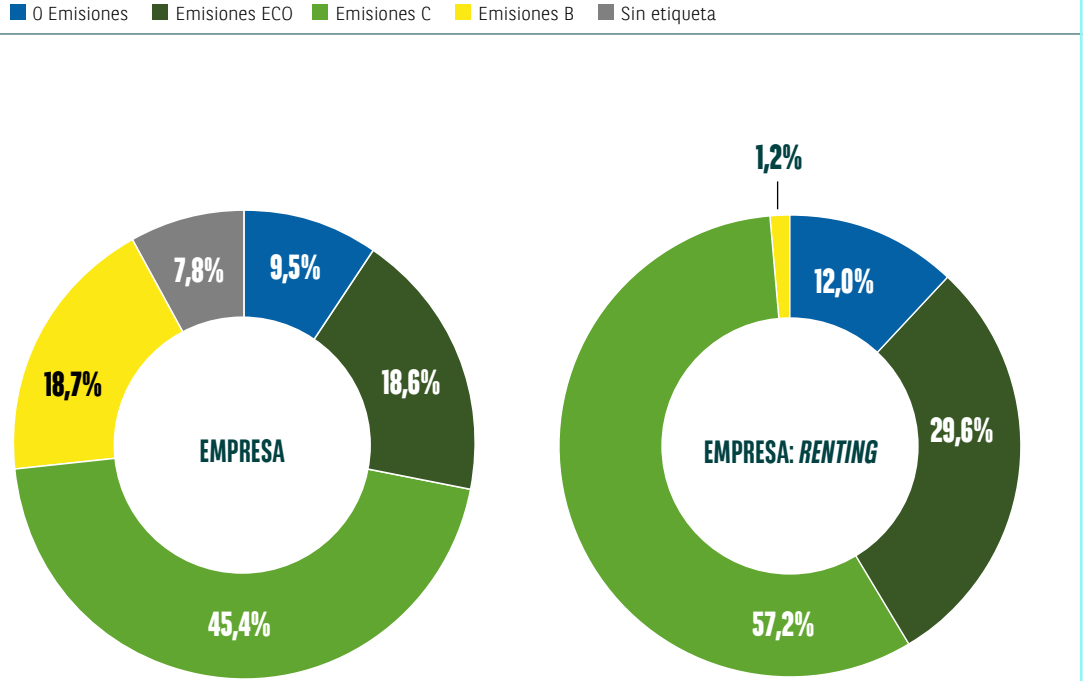
El incremento de las ventas de modelos de energías alternativas en los últimos años permite que el porcentaje de vehículos sin etiqueta ambiental caiga 2,1 p.p. en 2025. Pese a esta reducción, dos de cada diez vehículos del parque actual (22,3%) siguen sin poder circular por las ZBE existentes. Por tipo de etiqueta, el incremento de los vehículos electrificados (BEV y PHEV) permite que la etiqueta 0 emisiones crezca 0,8 p.p. en 2025, mientras que la cuota de la etiqueta ECO aumenta 1,6 p.p. por el buen comportamiento de los HEV.

Distribución del parque total por potencial contaminante



Nota: 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



- La comparativa del canal empresa sobre el parque total muestra el potencial de este canal en la renovación del parque: el acumulado de etiquetas 0+ECO ya se sitúa en 2025 en el 28,1% (+5,2 p.p. respecto a 2024), frente al 10,1% del global.
- En *renting*, el porcentaje de 0+ECO alcanza el 41,6% (+6,9 p.p. respecto a 2024), gracias a la mayor renovación de vehículos en este canal.

EL INCREMENTO DE LAS VENTAS DE TURISMOS IMPACTA EN TODAS LAS MARCAS

Toyota repite de nuevo como la marca de turismos más vendida, pese a perder 1 p.p. de cuota y no colocar ninguna propuesta en el top 5 de modelos. En un año de incremento generalizado de las ventas, cabe citar el **aumento de cuota de Renault (+1 p.p.), que pasa del quinto al segundo puesto**. En el top 5 de modelos destaca la irrupción del **MG ZS, líder del segmento de los SUV, y el renovado éxito del Renault Clio**, que lanzó una nueva generación. El primer puesto sigue monopolizado, por décimo tercer año consecutivo, por el Dacia Sandero.
El aumento de ventas del top 5 es más moderado en el canal empresa, mientras **el canal de *renting* sí presenta una mejora general de casi todas las marcas.** Tanto en empresa como en *renting*, destaca especialmente el incremento de ventas de Renault.

Matriculaciones turismos - Top 5 marcas

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs. 2024
1	Toyota	96.331	8,4%	=
2	Renault	83.302	7,3%	↑ 3
3	Volkswagen	76.571	6,7%	↓ 1
4	Hyundai	68.559	6,0%	=
5	SEAT	66.143	5,8%	↓ 2

Matriculaciones turismos - Top 5 modelos

	Modelo	Volumen
1	Dacia Sandero	38.564
2	Renault Clio	27.103
3	MG ZS	23.674
4	SEAT Ibiza	23.202
5	Hyundai Tucson	21.971

Matriculaciones turismos - Top 5 marcas por canal

Total empresa

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs. 2024
1	Mercedes	9.309	8,9%	=
2	Renault	8.299	7,9%	↑ 1
3	BMW	7.778	7,5%	↑ 1
4	Toyota	7.466	7,2%	↓ 2
5	Hyundai	5.723	5,5%	↑ 1

Empresa: *renting*

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs. 2024
1	Volkswagen	22.098	9,9%	=
2	Renault	20.240	9,0%	=
3	Peugeot	16.906	7,6%	↑ 6
4	Toyota	16.179	7,2%	=
5	BMW	15.816	7,1%	↓ 2

BAILE DE MARCAS EN LA CLASIFICACIÓN DE VENTAS DE LCV: FORD, NUEVO LÍDER

El análisis de las matriculaciones de LCV por marcas presenta interesantes novedades respecto a años anteriores, con **Ford como nueva marca líder en el segmento, con un aumento anual de 2,9 p.p. en cuota** y de 5.000 unidades vendidas. El Citroën Berlingo repite como modelo más vendido, en un top 5 en el que entra el Opel Combo. Ford pasa a liderar también las ventas en el canal empresa y Renault se mantiene como la marca favorita en *renting*, aunque con un retroceso tanto en ventas como en cuota.

Matriculaciones LCV - Top 5 marcas

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs. 2024
1	Ford	28.360	15,3%	↑ 3
2	Peugeot	24.700	13,3%	↑ 1
3	Renault	22.556	12,2%	↓ 2
4	Volkswagen	22.053	11,9%	↑ 1
5	Citroën	21.352	11,5%	↓ 3

Matriculaciones LCV - Top 5 modelos

	Modelo	Volumen
1	Citroën Berlingo	15.187
2	Peugeot Rifter	11.529
3	Renault Kangoo	11.156
4	Volkswagen Caddy	8.132
5	Opel Combo	7.411

Matriculaciones LCV - Top 5 marcas por canal

Total empresa

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs. 2024
1	Ford	8.433	16,3%	↑ 1
2	Renault	7.860	15,2%	↓ 1
3	Toyota	5.337	10,3%	=
4	Volkswagen	5.163	10,1%	↑ 2
5	Peugeot	4.551	8,8%	↓ 1

Empresa: *renting*

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs. 2024
1	Renault	11.076	19,0%	=
2	Peugeot	9.923	17,0%	↑ 1
3	Citroën	9.633	16,5%	↓ 1
4	Ford	8.146	14,0%	↑ 1
5	Opel	5.684	9,7%	↑ 1

BYD IGUALA A TESLA EN EL LIDERAZGO DE VENTAS DE TURISMOS ELÉCTRICOS

El fabricante chino BYD culmina su irrupción en el mercado español igualando a Tesla como la marca con mayor volumen de ventas en turismos eléctricos, con **cerca de 16.000 unidades vendidas cada una y acaparando conjuntamente el 30% de la cuota**. En el top 5 de marcas destaca también la **entrada de Kia, Renault y Hyundai**. Por modelos, Tesla mantiene los dos primeros puestos con sus Model 3 y Model Y, con la irrupción del Kia EV3, el BYD Dolphin Surf y el Renault R5. **En el segmento de LCV destaca el importante incremento de Toyota, (+14,1 p.p. de cuota)**, gracias al éxito de sus modelos Proace City (líder del mercado) y Proace.

¿Cómo ha evolucionado la autonomía de los nuevos modelos en los últimos años?

VER +

Matriculaciones turismos eléctricos - Top 5 marcas

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs. 2024
1	Tesla	16.016	15,4%	=
2	BYD	15.977	15,4%	↑ 1
3	Kia	6.774	6,5%	↑ 4
4	Renault	5.511	5,3%	↑ 9
5	Hyundai	4.992	4,8%	↑ 6

Matriculaciones LCVs eléctricos - Top 5 marcas

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs. 2024
1	Toyota	2.184	25,3%	↑ 4
2	Citroën	1.235	14,3%	↓ 1
3	Peugeot	1.107	12,8%	=
4	Renault	1.066	12,4%	=
5	Opel	690	8,0%	↑ 5

Matriculaciones turismos eléctricos - Top 5 modelos

	Modelo	Volumen
1	Tesla Model 3	9.954
2	Tesla Model Y	6.009
3	Kia EV3	5.662
4	BYD Dolphin Surf	4.182
5	Renault R5	4.123

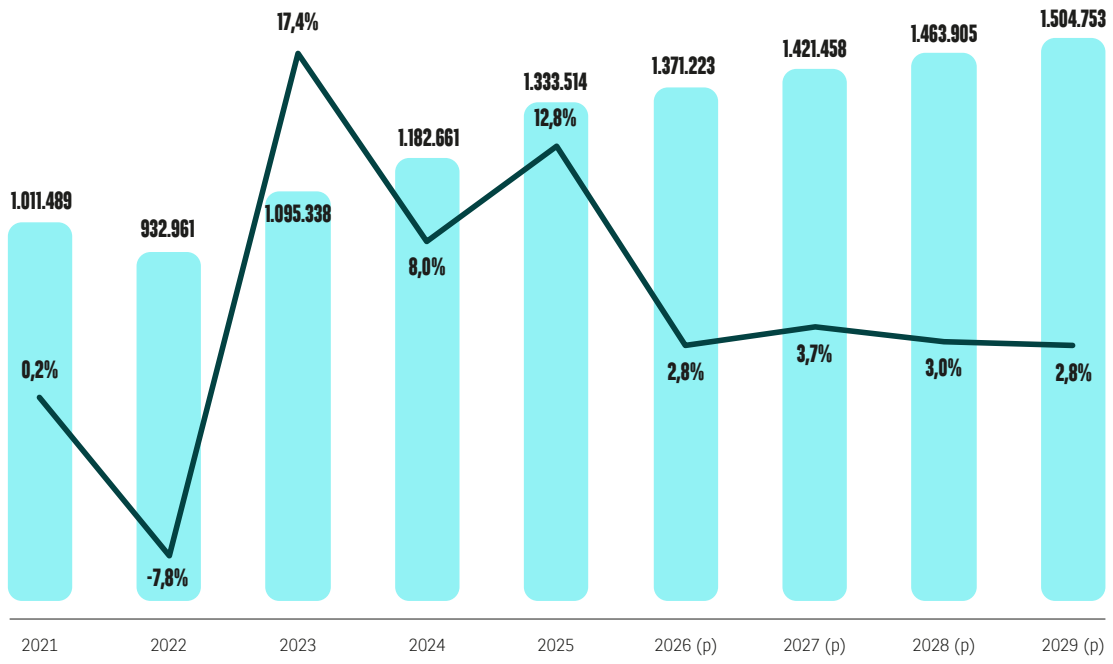
Matriculaciones LCVs eléctricos - Top 5 modelos

	Modelo	Volumen
1	Toyota Proace City	1.149
2	Renault Kangoo	948
3	Citroën Berlingo	945
4	Toyota Proace	578
5	Peugeot Expert	472

NOTABLE MEJORA DE LAS PREVISIONES DE CRECIMIENTO DEL MERCADO PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS

La positiva evolución del mercado en 2025 y la entrada en vigor de normativas y ayudas dirigidas a la renovación del parque provocan un incremento de la previsión de nuevas matriculaciones para los próximos años. Por ejemplo, **las previsiones para 2026 ascienden en cerca de 130.000 unidades respecto a lo previsto un año atrás** y las previsiones para 2027 crecen en cerca de 160.000 unidades. Si se cumplen estas previsiones, **en 2028 ya se superarían las ventas de 2019 y en 2029 se alcanzaría el hito de los 1,5 millones de matriculaciones**.

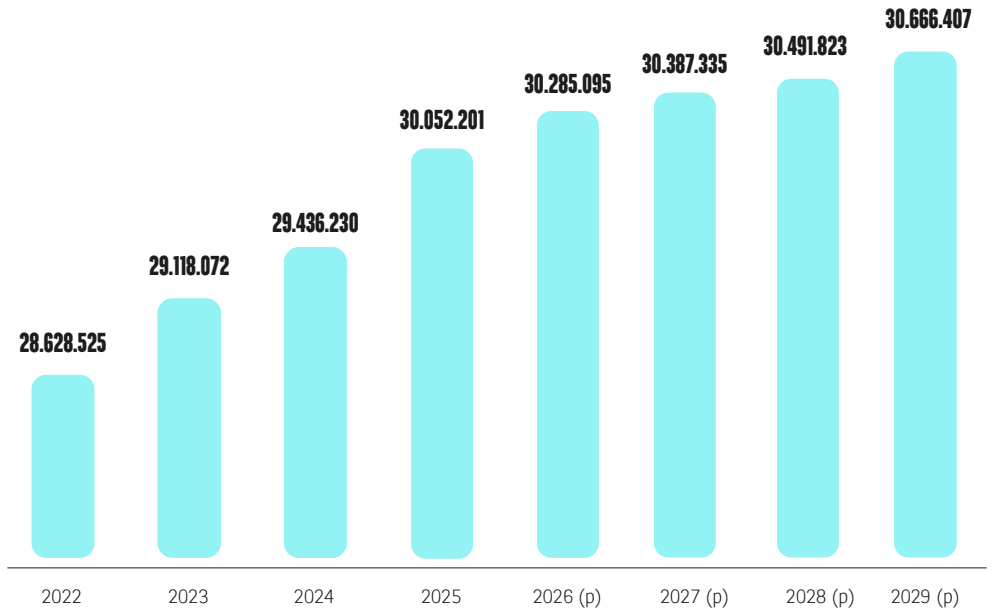
Previsión nuevas matriculaciones



EL PARQUE DE VEHÍCULOS SUPERA LOS 30 MILLONES Y SIGUE ENVEJECIÉNDOSE

El incremento de las ventas en 2025 provoca un **aumento del 2% del parque de turismos y LCV en España, que supera por primera vez los 30 millones de vehículos**. El crecimiento de su edad media se ralentiza ligeramente, aunque sigue subiendo y ya alcanza los 14,6 años. Las previsiones para los próximos años señalan un **incremento sostenido del total de unidades del parque, aunque a un ritmo menor que los últimos años**, lo que puede indicar el éxito de la esperada renovación del parque.

Evolución y previsión del parque total



EL ENVEJECIMIENTO DEL PARQUE SE RALENTIZA, PERO SIGUE CRECIENDO

EDAD MEDIA DEL PARQUE DE TURISMOS (AÑOS)

2023	2024	2025
14,2	14,5	14,6

Fuente: ANFAC / DGT.

MERCADO DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN

Las ventas de vehículos de ocasión mantienen la tendencia creciente de los últimos años, pero disminuye su ratio respecto a las matriculaciones debido al mayor vigor del mercado nuevo. Por tipo de combustible, caen las ventas de turismos de ocasión propulsados por energías alternativas, pero aumentan significativamente en los LCV.

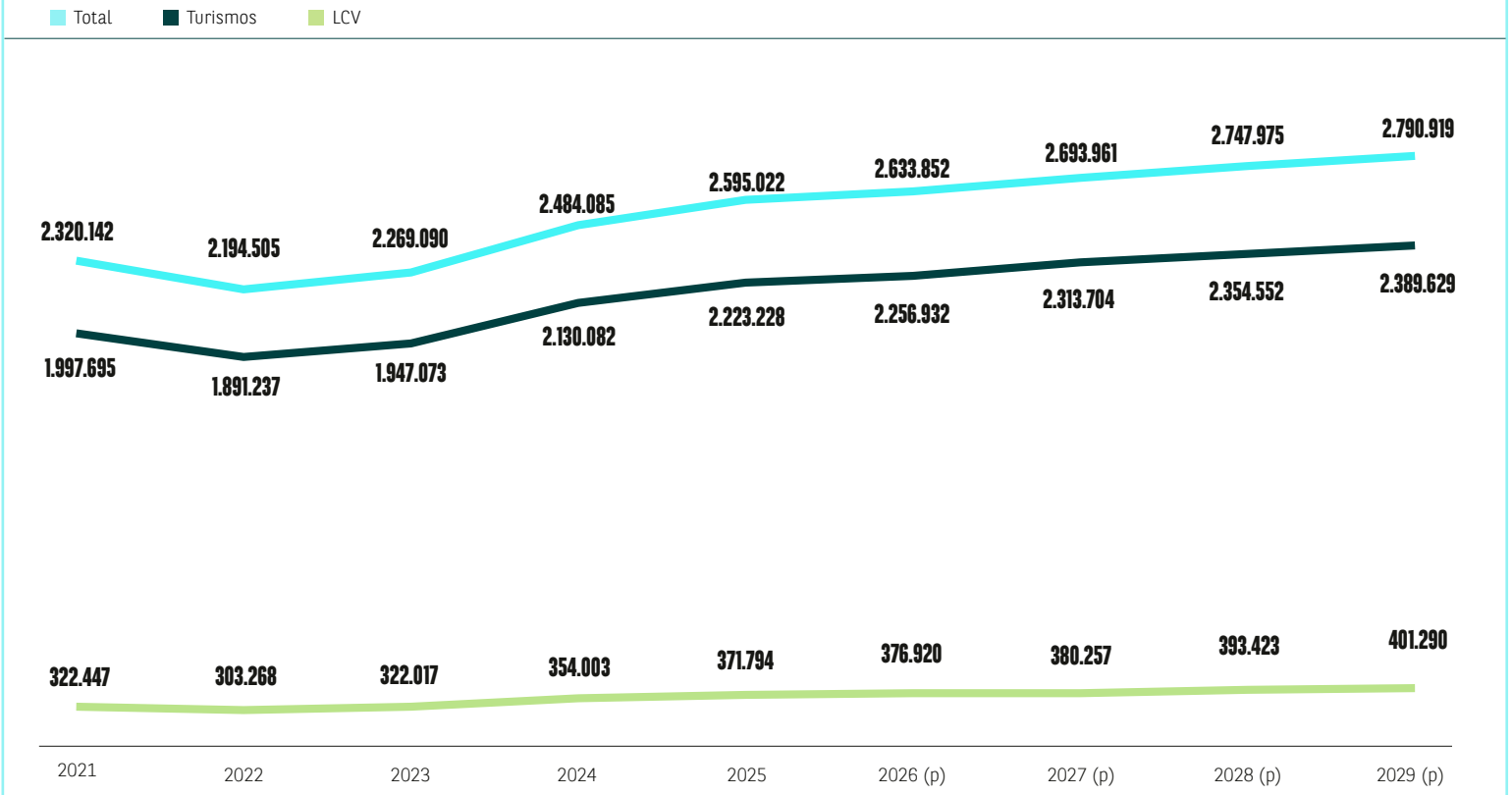
Los datos del capítulo 02 han sido trabajados por la sociedad MSI Sistemas de Inteligencia de Mercados, a partir de datos oficiales de la Dirección General de Tráfico (DGT).

VER METODOLOGÍA

LAS VENTAS DE OCASIÓN SIGUEN CRECIENDO POR ENCIMA DE LAS PREVISIONES

El mercado del vehículo de ocasión de turismos y LCV ha registrado un incremento del 4,5% en 2025 y prácticamente alcanza los 2,6 millones de transferencias. Por categorías, las transferencias de turismos crecen un 4,4% y las de LCV, un 5,0%. Los porcentajes de crecimiento se sitúan por debajo de los registrados en 2024 (alrededor del 9%), pero superan las cifras previstas, lo que demuestra que el mercado se mantiene dinámico. Las previsiones para los próximos años indican un incremento de cerca del 1,5% en 2026 y del 2,3% en 2027.

Evolución transferencias vehículos de ocasión por tipo de vehículo



PROGRESIVO DESCENSO DE LA RATIO ENTRE MERCADO DE OCASIÓN Y NUEVAS MATRICULACIONES

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. Tras el máximo alcanzado en 2022 y a pesar del dinamismo del mercado de ocasión, la recuperación de las nuevas matriculaciones ha provocado un descenso progresivo de la ratio en los últimos años. **En 2025, se ha situado en 1,94 turismos y 2,01 LCV por cada nueva matriculación**. Las previsiones mantienen la tendencia de progresivo descenso en los próximos cuatro años, aunque aún por encima de los valores anteriores a la pandemia.

Evolución ratio vehículos nuevos / vehículos de ocasión

NOTABLE CAÍDA DE LAS VENTAS DE TURISMOS DE OCASIÓN PROPULSADOS POR ENERGÍAS ALTERNATIVAS, FRENTE A UN INCREMENTO SIGNIFICATIVO DE LOS LCV

En el análisis de transferencias de vehículos de ocasión por tipo de combustible destaca especialmente la **caída en un 18,4% de las transferencias de los turismos propulsados por energías alternativas respecto a 2024**. Esta evolución negativa contradice las previsiones de un año atrás, que apuntaban a un crecimiento del 12,1%. Al contrario, las transferencias de LCV de combustibles alternativos crecen un 19,7%, por encima de las previsiones. En turismos, destaca también el aumento de un 14,7% de las transferencias de modelos de gasolina. Las previsiones para 2026 apuntan a una cierta estabilidad de las transferencias de diésel y gasolina, y al crecimiento de los modelos de energías alternativas, con especial énfasis en los LCV.

Ventas de turismos de ocasión por tipo de combustible

	2025		2026 (p)		
	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	Evolución
Diésel	1.142.901	51,4%	1.145.189	50,7%	0,2%
Gasolina	898.030	40,4%	919.808	40,8%	2,4%
Otros	182.297	8,2%	191.935	8,5%	5,3%
Totales	**2.223.228**		**2.256.932**		**1,5%**

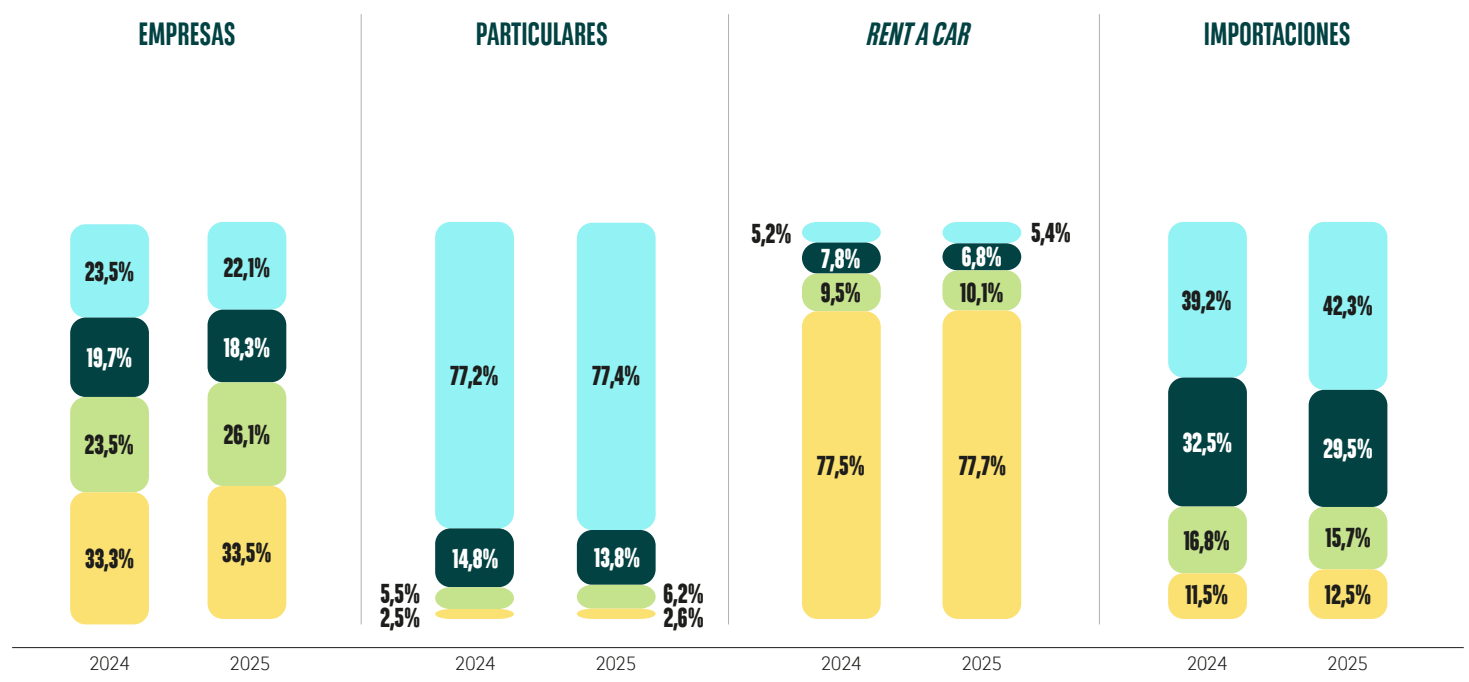
Ventas de LCV de ocasión por tipo de combustible

	2025		2026 (p)		
	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	Evolución
Diésel	352.892	94,9%	356.023	94,5%	0,9%
Gasolina	12.914	3,5%	13.269	3,5%	2,7%
Otros	5.988	1,6%	7.628	2,0%	27,4%
Totales	**371.794**		**376.920**		**1,4%**

EL 60% DE LAS EMPRESAS SE DESPRENDE DE SUS TURISMOS ANTES DE LOS CUATRO AÑOS DE ANTIGÜEDAD

El análisis de las ventas de turismos de ocasión según el canal de procedencia y la antigüedad del vehículo mantiene unos datos muy similares a los registrados en 2024. En este caso, cabe poner el foco en los datos de las empresas, que en un 60% se desprenden de sus turismos antes de los cuatro años de antigüedad (y un 33,5% tienen menos de dos años). En el caso de particulares, destaca de nuevo que más del 75% de las transferencias corresponde a vehículos de más de 10 años de antigüedad, un dato que incide en el envejecimiento del parque.

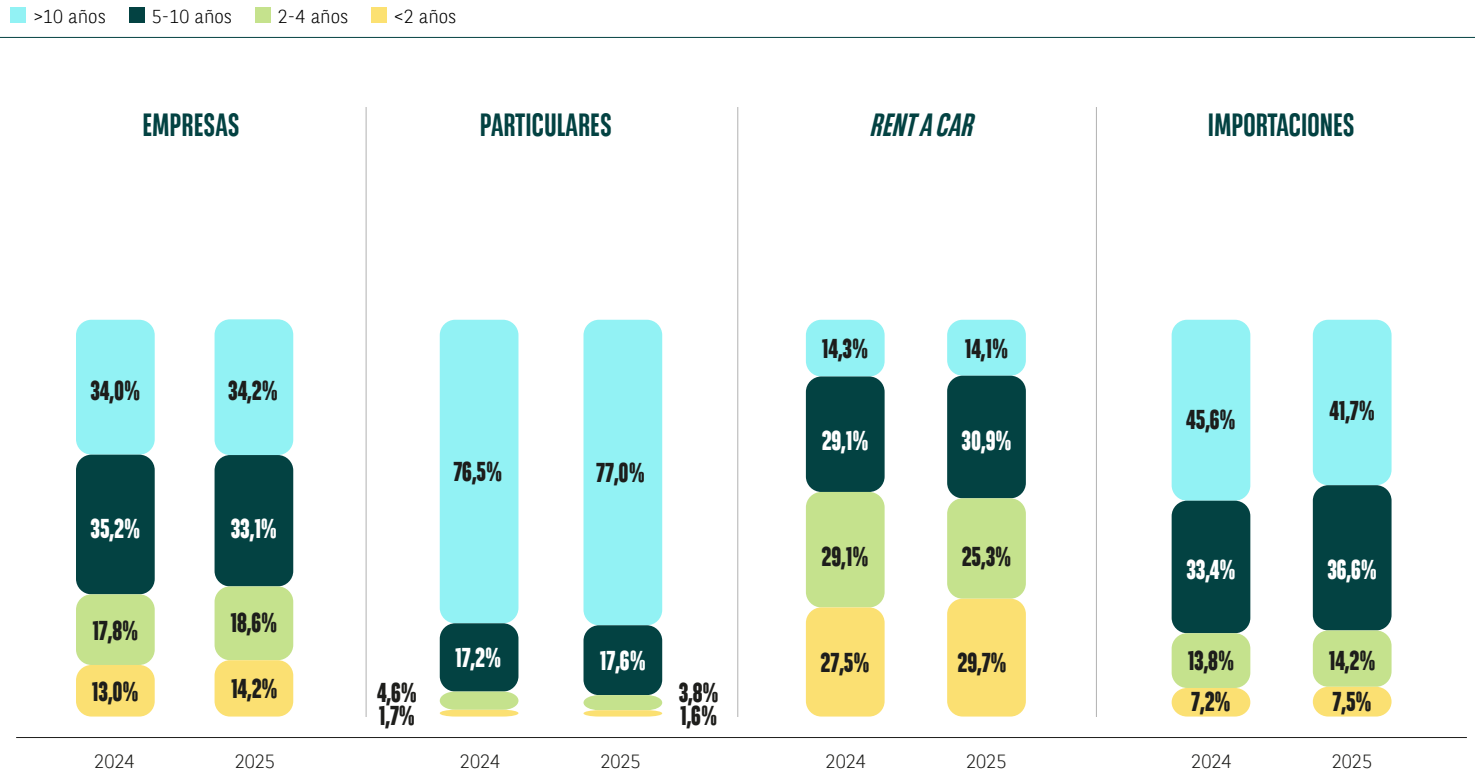
Ventas de turismos de ocasión por canal de procedencia y antigüedad del vehículo



MÁS DEL 75% DE LOS LCVS DE OCASIÓN VENDIDOS POR PARTICULARES TIENEN MÁS DE 10 AÑOS

Como sucede en el caso de los turismos, tampoco se observan variaciones anuales significativas en la evolución anual de las ventas de LCV de ocasión según el canal de procedencia y la antigüedad. En particulares, se registran unos datos similares a los turismos y un 77% mantiene sus LCV hasta más allá de los 10 años de antigüedad. Por su parte, el ***rent a car* se mantiene como el canal con mayor capacidad de renovación de sus flotas**, con más de un 50% de modelos de hasta cuatro años introducidos en el mercado de ocasión.

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

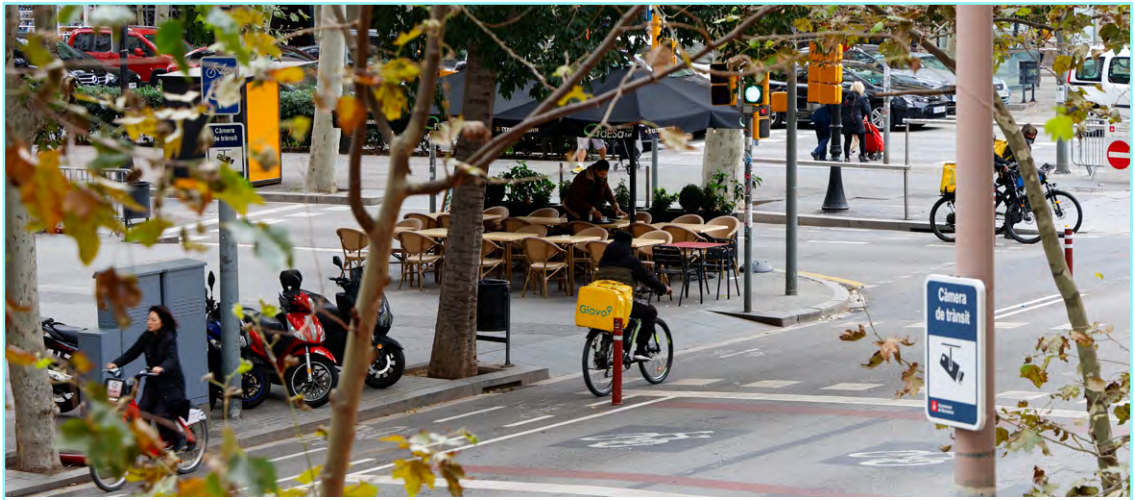


HACIA UN ECOSISTEMA DE MOVILIDAD INTELIGENTE Y SOSTENIBLE

Las ciudades europeas afrontan un reto común: congestión estructural, presión climática y competencia creciente por el espacio público. Esta situación incide tanto en la calidad de vida de los ciudadanos como en la actividad de las distintas tipologías de flotas corporativas (transporte de personas, actividad logística, otras operaciones, etc.). Ante este escenario, emergen nuevas soluciones y medidas diseñadas para integrar la actividad de las flotas corporativas en el nuevo modelo urbano.

ZBE, CONGESTIÓN Y TRANSFORMACIÓN URBANA: CÓMO LA REORGANIZACIÓN DE LA ÚLTIMA MILLA ESTÁ TRANSFORMANDO LA MOVILIDAD CORPORATIVA

En el caso de la actividad logística, **el foco de debate se ha desviado en los últimos años del tipo de motorización de las flotas al volumen de vehículos que acceden al centro urbano y su eficiencia operativa**. Las limitaciones actuales a su actividad impactan en la productividad empresarial, los costes logísticos y los tiempos de servicio, además de incidir en el bienestar de la ciudadanía. Las ciudades están reaccionando con regulación e impulso de nuevos modelos.



Evolución de la última milla: de la entrega fragmentada a la consolidación urbana

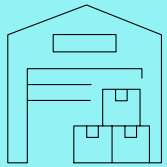
MODELO TRADICIONAL (entrega puerta a puerta)

- Fragmentación de rutas.
- Elevado número de accesos a zonas centrales.
- Alta tasa de intentos fallidos.
- Uso intensivo de plazas de carga y descarga.

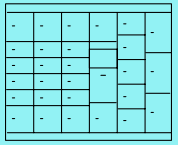
NUEVAS SOLUCIONES (consolidación urbana)

- Entregas agrupadas en nodos estratégicos.
- Reducción de intentos fallidos.
- Disminución de kilómetros recorridos.
- Sustitución de parte del reparto motorizado por recogida peatonal o vehículos ligeros eléctricos.

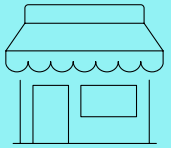
Soluciones del nuevo modelo de actividad logística



MICRO-HUBS LOGÍSTICOS



REDES DE TAQUILLAS DE RECOGIDA *(PARCEL-LOCKERS)*



PUNTOS DE RECOGIDA EN COMERCIO DE PROXIMIDAD

ZBE, CONGESTIÓN Y TRANSFORMACIÓN URBANA: CÓMO LA REORGANIZACIÓN DE LA ÚLTIMA MILLA ESTÁ TRANSFORMANDO LA MOVILIDAD CORPORATIVA (CONT.)

Lockers y *hubs*, recursos para la racionalización del tráfico profesional

Las ordenanzas municipales no regulan directamente los *lockers* (taquillas), pero sí crean el entorno que los convierte en necesarios:

- Menor disponibilidad de espacio para carga y descarga.
- Ventanas horarias más estrictas.
- Incentivos regulatorios a vehículos cero emisiones.
- Restricciones progresivas de acceso.

En Barcelona, la estrategia de distribución urbana de mercancías y el impulso a *hubs* urbanos combinados con reparto en cargo-bike muestran el camino hacia una reducción estructural del tráfico de furgonetas en áreas centrales. La lógica es simple: menos accesos repetidos, mayor consolidación y mayor eficiencia espacial.

VER +

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible impulsa la elaboración de la *Guía de Buenas Prácticas sobre Distribución Urbana de Mercancías (DUM)*. Proyecto en desarrollo.

VER +

Implicaciones para la movilidad corporativa

La transformación de la última milla no es un fenómeno exclusivo del *e-commerce*, tiene implicaciones directas para la movilidad empresarial:

- **Reducción de desplazamientos indirectos** (envíos internos, operaciones entre sedes, reposición de material, etc.): una red consolidada de puntos de recogida permite reducir desplazamientos individuales y optimizar rutas.
- **Optimización de flotas urbanas**: la existencia de *hubs* urbanos facilita la reconfiguración de la flota en función del tramo urbano, la reducción de los kilómetros recorridos en zonas de alta congestión; la reducción de accesos reiterados a ZBE; y la disminución de costes operativos asociados a tiempos de espera.
- **Impacto en objetivos ESG**. En un entorno de mayor exigencia en reportes de sostenibilidad, la consolidación urbana contribuye a:

- Reducir la huella de carbono por entrega.
- Mejorar eficiencia por kilómetro urbano.
- Disminuir la exposición a riesgos regulatorios.
- Integrar la movilidad urbana en la estrategia de descarbonización.

EL 'E-CAR' EUROPEO Y LA LECCIÓN JAPONESA: CUANDO SE ALINEAN REGULACIÓN, CIUDAD E INDUSTRIA

El debate europeo sobre la creación de una **nueva categoría de vehículo eléctrico urbano** —más pequeño, simple y asequible— no es nuevo en la historia de la movilidad. **Japón ofrece un precedente especialmente relevante: los llamados "*kei cars* (軽自動車)"**, diseñados desde la política pública para responder a una necesidad real de movilidad urbana.

El caso japonés: movilidad diseñada para la ciudad real

Origen

Los *kei cars* surgieron en el Japón de posguerra, en un contexto de escasez económica, alta densidad urbana y necesidad urgente de movilidad accesible. No fueron una casualidad de mercado, sino el resultado de una decisión regulatoria deliberada: crear una categoría de vehículo adaptada a las limitaciones físicas de la ciudad y al poder adquisitivo de la población.

Características

Se definen por criterios muy claros:

- Tamaño máximo reducido (alrededor de 3,4 metros de longitud).
- Motores pequeños y de mínimo consumo.
- Optimización extrema del espacio interior.

Pese a sus dimensiones, han evolucionado hasta ofrecer soluciones sorprendentemente prácticas para el uso diario, tanto privado como profesional.

Claves del éxito

El éxito de los *kei cars* no se explica únicamente por el producto, sino por el ecosistema regulatorio que los ampara:

- Fiscalidad y seguros más bajos.
- Menor exigencia de espacio urbano (ocupación y aparcamiento).
- En algunos casos, exención del requisito de disponer de plaza de aparcamiento.
- Reconocimiento explícito de su función urbana dentro del sistema de movilidad.

EL 'E-CAR' EUROPEO Y LA LECCIÓN JAPONESA: CUANDO SE ALINEAN REGULACIÓN, CIUDAD E INDUSTRIA (CONT.)

El paralelismo europeo: ¿un *kei car* eléctrico para las ciudades europeas?

Una oportunidad única

Europa se encuentra en la actualidad en una encrucijada similar a la que provocó el surgimiento de los *kei cars* japoneses, aunque en un contexto distinto:

- Ciudades congestionadas.
- Objetivos climáticos exigentes.
- Dificultades para democratizar el vehículo eléctrico por coste y complejidad.

La propuesta europea de una categoría de *e-car* eléctrico urbano, con requisitos técnicos más ajustados al uso real, apunta en esa dirección. No se trata de "coches peores", sino mejor alineados con su función.

Clave estratégica: no repetir errores

El caso japonés deja una lección fundamental: el éxito no depende únicamente de relajar requisitos técnicos, sino de coherencia sistémica. Así, para que el *e-car* europeo funcione deberá:

- Mantener estándares de seguridad acordes a las expectativas europeas.
- Integrarse en políticas urbanas (acceso, aparcamiento, fiscalidad, ZBE).
- Tener un rol claro en flotas corporativas y públicas.
- Evitar convertirse en un "vehículo de segunda" desde el punto de vista reputacional.

PROPUESTA EUROPEA DE 'E-CAR'

Creación de una nueva categoría de vehículo eléctrico urbano (*e-car*), con requisitos más flexibles para reducir costes:

- Longitud máxima: 4,2 metros.
- Batería: 50-60 kWh.
- Precio objetivo: 15.000-20.000 €

EL CASO DE JAPÓN DEMUESTRA QUE EL POTENCIAL *E-CAR* EUROPEO SOLO FUNCIONARÁ SI INDUSTRIA, REGULACIÓN Y PLANIFICACIÓN URBANA AVANZAN EN LA MISMA DIRECCIÓN.

IMPLICACIONES PARA EMPRESAS Y FLOTAS

Para las flotas corporativas, este tipo de vehículo abre una oportunidad clara:

- Segmentar usos urbanos frente a usos interurbanos.
- Reducir TCO en movilidad intraurbana.
- Facilitar la electrificación realista de determinados colectivos y servicios.

BALEARES: UN LABORATORIO PARA LA FUSIÓN DEL TURISMO Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La comunidad de Illes Balears alcanzó en 2025 un **récord histórico de actividad turística, con la llegada de 19,05 millones de visitantes**. Este volumen de turistas en **un territorio de apenas 1,2 millones de habitantes** obliga a desarrollar políticas específicas de movilidad para conjugar la aportación económica del turismo (supone el 45% del PIB de la comunidad), la calidad de vida de la población local y el crecimiento sostenible. Las islas del archipiélago han iniciado el desarrollo de acciones específicas en este sentido.

Formentera Eco: regulación directa de la demanda

Formentera ha desarrollado la Ley 7/2019, de sostenibilidad ambiental y regulación de la entrada de vehículos, mediante ordenanzas anuales del Consell Insular.

Qué medidas se aplican

- Cupo máximo diario de vehículos que pueden circular por la isla en temporada alta.
- Autorización previa obligatoria, gestionada por plataforma digital.
- Tasa diaria por vehículo, diferenciada según tipología.
- Régimen sancionador aplicable a particulares, empresas y flotas desplazadas.

Qué implican para flotas y *rent a car*

- Las empresas de alquiler deben planificar el número, la tipología y la rotación de flota.
- Las flotas corporativas externas (servicios, mantenimiento, eventos) necesitan autorización expresa.
- El vehículo deja de ser un derecho implícito: pasa a ser un recurso regulado.

Único caso en España donde la limitación cuantitativa del uso de los vehículos privados y profesionales es ley (no son proyectos piloto o recomendaciones). En este sentido, introduce un precedente jurídico claro para otros territorios insulares y turísticos.

BALEARES: UN LABORATORIO PARA LA FUSIÓN DEL TURISMO Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE (CONT.)

Mallorca: electrificación planificada del sistema turístico y las flotas

Mediante la aplicación de planes locales y programas estatales*, la isla de Mallorca apuesta por la electrificación de la movilidad.

Qué medidas se aplican

- Renovación progresiva de flotas públicas (EMT, transporte interurbano).
- Inversión pública cofinanciada en infraestructura de recarga en el aeropuerto de Palma, puertos, polígonos turísticos y zonas hoteleras.
- Subvenciones directas a empresas, *rent a car* y flotas corporativas (vehículo e infraestructura).

Qué implican para flotas y *rent a car*

- Reducen el riesgo operativo del BEV en uso turístico intensivo.
- Permiten al *rent a car* ofrecer eléctricos sin dependencia exclusiva del cliente.
- Facilitan la electrificación de flotas hoteleras, de servicios y mantenimiento.

Mallorca no impone restricciones duras al vehículo, pero construye las condiciones para que la electrificación sea operativamente viable y económicamente defendible.

*Instrumentos que aplican en Mallorca: PITEIB – Plan Insular de Transportes de las Illes Balears; PEIM Mallorca – Plan Director Sectorial de Movilidad; programas MOVES III y MOVES Flotas (IDAE); y red pública de recarga MELIB.

Ibiza: ordenación estacional y ayudas a la movilidad profesional

Ibiza desarrolla una estrategia mixta, que integra el impulso de la movilidad eléctrica y la regulación de la movilidad.

Qué medidas se aplican

- Subvenciones a vehículos eléctricos ligeros, bicicletas eléctricas y VMP de uso profesional.
- Regulación del tráfico en temporada alta: restricciones de acceso en zonas urbanas saturadas y priorización de determinados servicios.
- Desarrollo de recarga vinculada a nodos turísticos y urbanos.

Qué implican para flotas y *rent a car*

- Los servicios profesionales (taxis, reparto, servicios turísticos) están más expuestos a restricciones horarias, controles de acceso y presión reputacional.
- La electrificación mejora la continuidad operativa, el acceso urbano y la alineación con políticas locales.

La restricción del tráfico en temporada alta se combina en Ibiza con ayudas a la micromovilidad eléctrica de uso profesional y el desarrollo de la red de recarga.

*Instrumentos que aplican en Ibiza: convocatorias del Consell d'Eivissa para movilidad eléctrica ligera y profesional; ordenanzas municipales de tráfico y estacionamiento estacional; y marco autonómico de transición energética (Ley 10/2019 CAIB).

DESARROLLO DE LA MOVILIDAD AUTÓNOMA, IMPULSADA POR EL DESPLIEGUE DE ROBOTAXIS

La movilidad autónoma se mantiene como una de las principales tendencias de futuro de la movilidad, frenada por la adaptación de infraestructuras y la revisión del marco regulatorio. Su desarrollo se ha visto impulsado los últimos meses por numerosos proyectos de implantación de robotaxis en ciudades europeas, así como de nuevas pruebas piloto. En España, destaca la iniciativa del proyecto NEVA.

El despliegue masivo de vehículos autónomos y robotaxis en las ciudades europeas conllevará profundos cambios en varios ámbitos:

URBANISMO Y MOVILIDAD URBANA: REPLANTEAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO

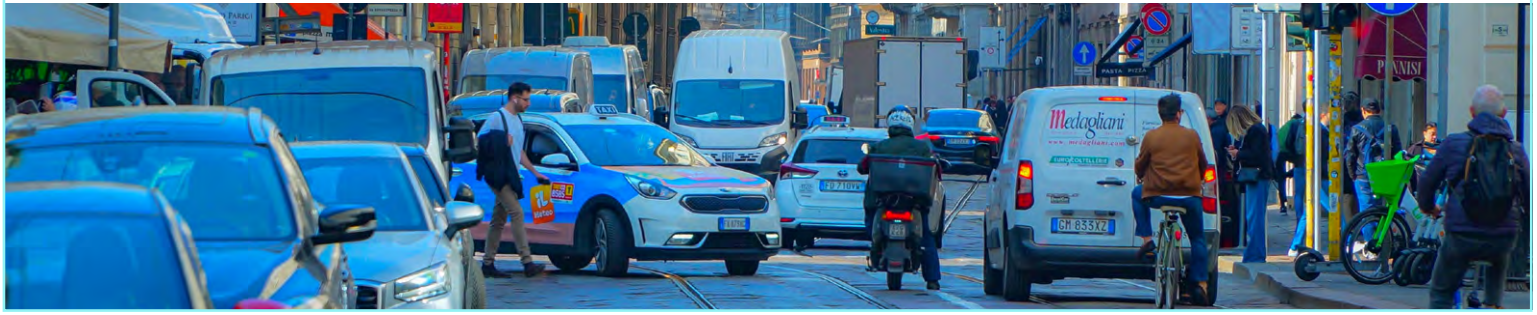
- Infraestructuras de carga eléctrica en puntos estratégicos.
- Carriles y zonas de parada específicas para robotaxis.
- Sistemas de señalización digital, como semáforos inteligentes.
- Plataformas de datos abiertos para vehículos conectados.
- Circuitos urbanos de prueba.

TECNOLOGÍA E INFRAESTRUCTURA DIGITAL: ROBUSTEZ DE LOS SISTEMAS

- Redes de comunicaciones de baja latencia (5G, futuros estándares).
- Centros de datos locales para procesamiento en el borde (*edge computing*).
- Plataformas tecnológicas para el análisis en tiempo real de grandes volúmenes de datos (telemetría, vídeo, localización y ejecución remota) e inteligencia artificial continua.

MARCO REGULATORIO Y LEGAL: NUEVOS DESAFÍOS

- Imputación de responsabilidades en caso de accidente.
- Actualización del código de circulación y la legislación de tráfico a escala nacional y europea.
- Regulaciones para autorización de pruebas a nivel europeo y español.



DESARROLLO DE LA MOVILIDAD AUTÓNOMA, IMPULSADA POR EL DESPLIEGUE DE ROBOTAXIS (CONT.)

Impulso creciente del vehículo autónomo en España

El vehículo autónomo sigue en fase experimental en España, pero con un impulso creciente. Destacan tanto las nuevas regulaciones destinadas a facilitar el desarrollo de pruebas piloto como iniciativas colaborativas de desarrollo de prototipos y los avances de la industria automovilística.

ACCIONES Y RETOS

- **Desarrollo normativo:** la Dirección General de Tráfico lanzó en julio de 2025 un programa marco de autorizaciones para pruebas piloto en vías públicas, en el que ya se han registrado diez proyectos (nueve de ellos de nivel SAE4). Estos pilotajes permiten a empresas y centros de investigación explorar tecnologías autónomas en entornos reales controlados. El próximo reto es evolucionar hacia una ley de vehículos automatizados que permita plenamente el uso comercial.

- **Implicación de la industria:** el 82% de los turismos nuevos cuenta con capacidad técnica de nivel 2 (conducción asistida) y un 16% podría activar el nivel 3 si la ley lo permitiera. Sin embargo, expertos subrayan que el desarrollo se frenará sin una regulación que permita plenamente el uso de niveles 3-4. Como apunta ANFAC, "la tecnología ya existe" y el reto es "un marco regulatorio que permita su uso en nuestras ciudades y carreteras".

CLAVES DEL PROYECTO NEVA, REFERENTE DE INNOVACIÓN ESTRATÉGICA

El Proyecto NEVA es el ejemplo más significativo de colaboración público-privada española en el campo de los vehículos autónomos. Repasamos a continuación las claves de su desarrollo.

- Su objetivo principal es reducir los costes de los sensores y sistemas de un vehículo autónomo, haciéndolo asequible al usuario medio. Para ello, desarrolla un prototipo 100% español.
- El proyecto está liderado por la ingeniería madrileña FEM Expert junto a la Universidad Nebrija, con financiación de la Comunidad de Madrid, fondos europeos (FEDER) y varias empresas colaboradoras, como Telefónica o Mutua Madrileña.
- A diferencia de proyectos internacionales basados en cámaras y radares de alto costo, NEVA utiliza un enfoque cognitivo inspirado en cómo conduce una persona, con sensores optimizados y algoritmos que "imitan la atención humana".
- El prototipo ha sido probado en el Sandbox de Villaverde (La Nave, Madrid), una zona de pruebas habilitada por el Consorcio Madrid Futuro, donde ha circulado con éxito en entornos urbanos controlados.

ESTANCAMIENTO EN EL DESPLIEGUE DEL VEHÍCULO CONECTADO EN LAS FLOTAS CORPORATIVAS

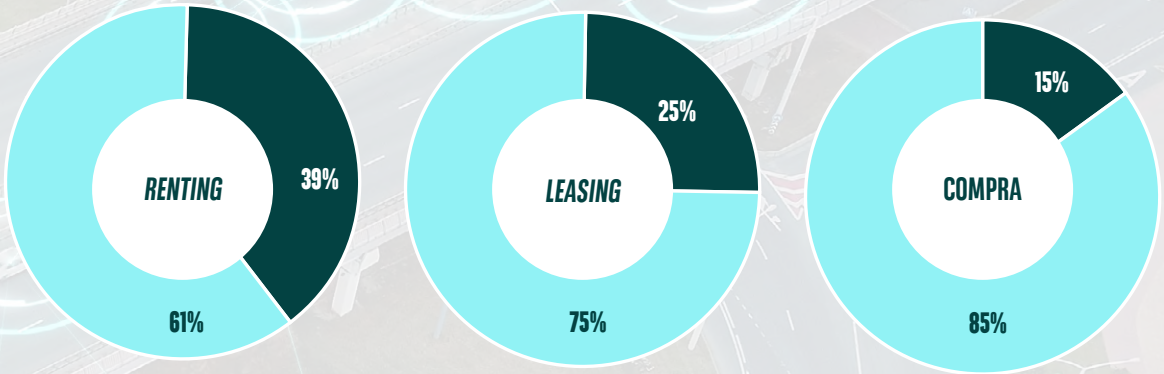
La implantación de dispositivos telemáticos en las flotas corporativas prácticamente repite las cifras de la última edición del informe, reflejando el **estancamiento de la aplicación y explotación de los nuevos recursos tecnológicos**. La implantación se **incrementa en 1 p.p. tanto en turismos como en LCV**. Por modelo de contratación, destaca el aumento de 2 p.p. en *renting*, que se consolida como el segmento con mayor implantación.

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

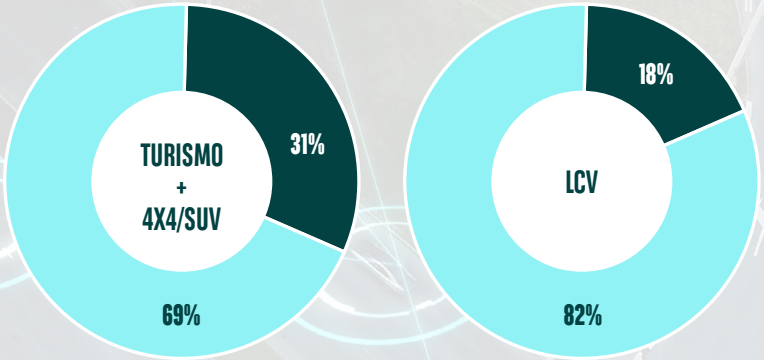
Implantación de dispositivos telemáticos en flotas corporativas

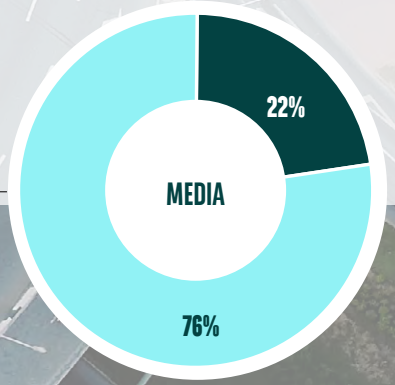
Sí · No

Por modelo de contratación



Por tipo de vehículo





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

VER +

SEGURIDAD VIAL Y DIAGNÓSTICO POSVENTA

Seguridad vial
Diagnóstico posventa
Movilidad eléctrica en flotas corporativas

SEGURIDAD VIAL

La tasa de accidentalidad de los conductores corporativos se mantiene estable respecto a ediciones anteriores, con menos de un 20% de usuarios que han sufrido algún accidente o roce. En el último año destaca un incremento significativo en la implantación de sistemas ADAS en los vehículos, innovaciones de seguridad activa que tienen un rol determinante en la reducción progresiva de los accidentes.

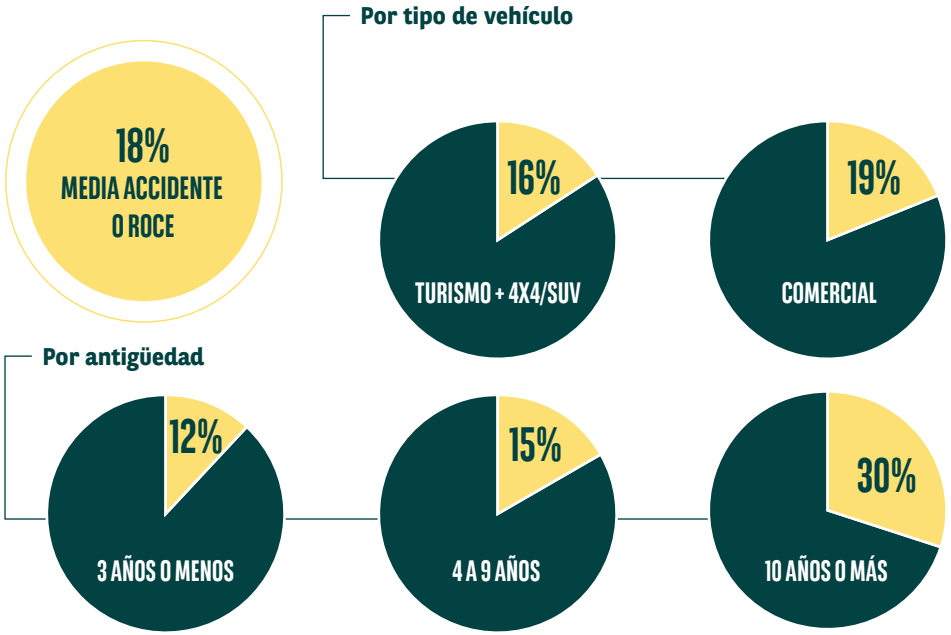
Los datos se extraen de un estudio elaborado por *GiPA* a partir de entrevistas personales a usuarios de vehículos de empresa en toda España.

VER METODOLOGÍA

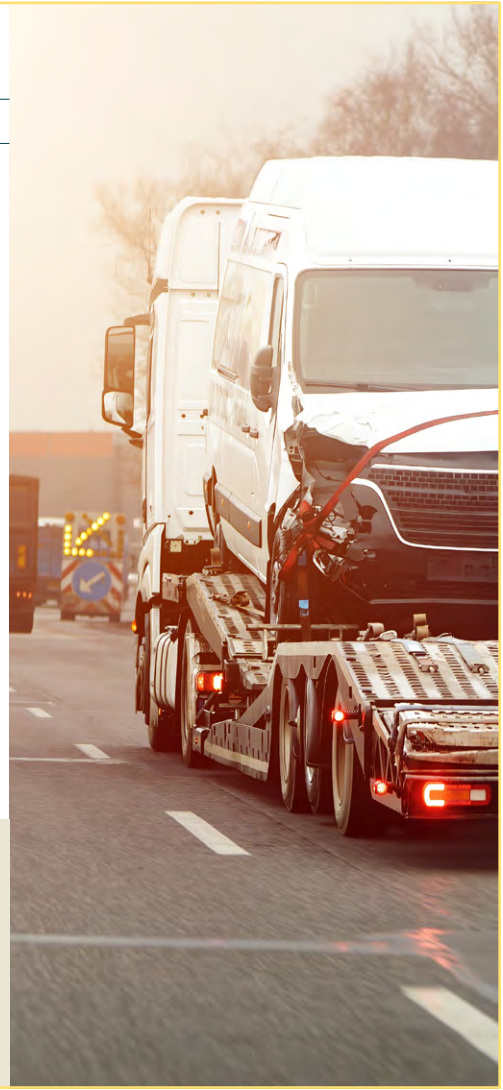
EL PORCENTAJE DE VEHÍCULOS CORPORATIVOS INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES NO SUPERA EL 20%

La accidentalidad anual de los conductores corporativos (al menos un accidente o roce en 2025) mantiene unos **datos muy similares a los registrados el año anterior**. La tasa media se sitúa en el 18% (descenso anual de 1 p.p.), con un **15% de golpes leves y únicamente un 3% de accidentes de mayor gravedad**. La media es ligeramente más elevada en comerciales que en turismos.

Conductores de vehículos corporativos que tuvieron al menos un accidente o roce en 2025



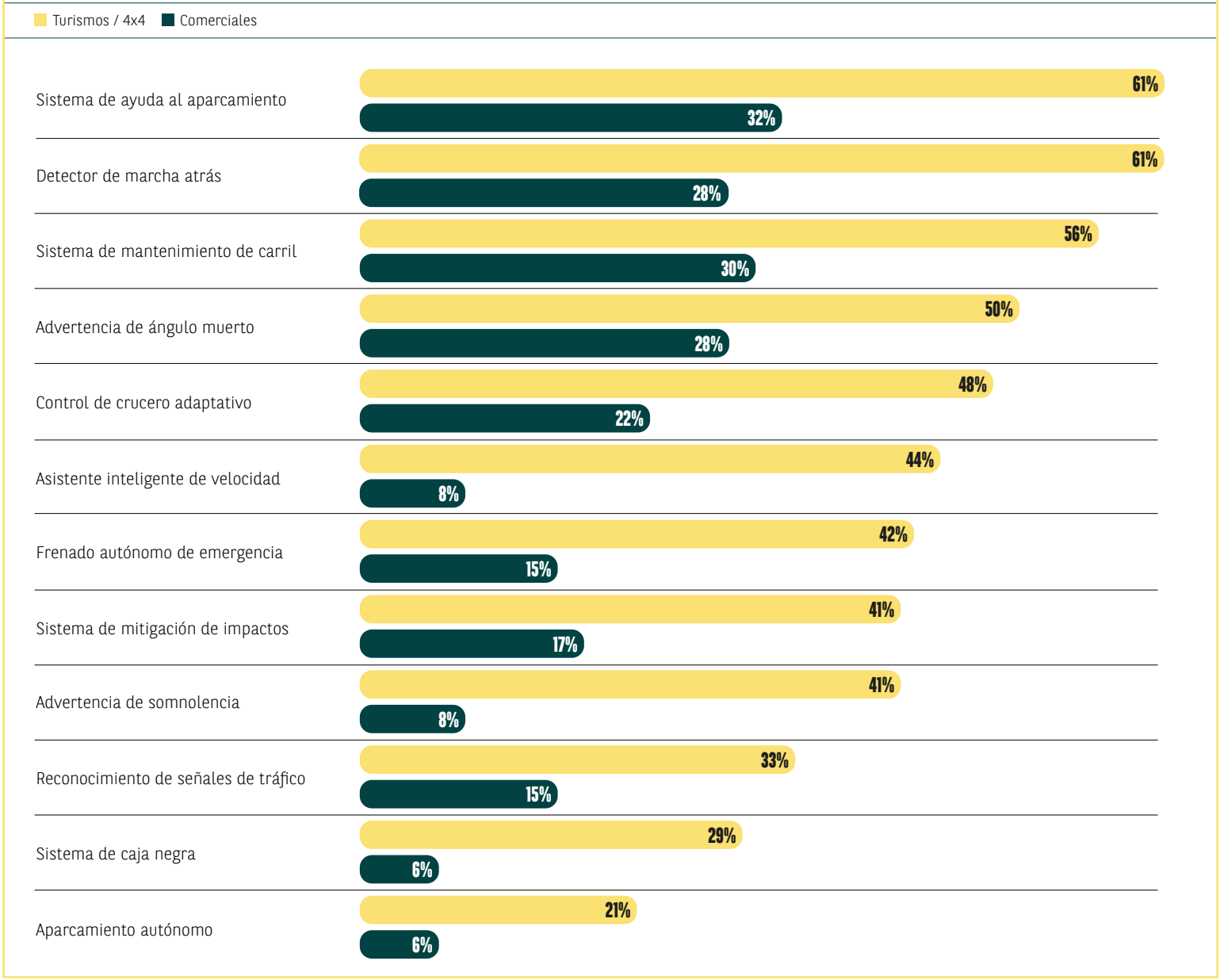
- La tasa de accidentalidad de los vehículos comerciales se incrementa 1 p.p. respecto a 2024, mientras que la tasa en turismos repite el mismo porcentaje del año anterior.
- El análisis por antigüedad del vehículo presenta diferencias más acusadas, con un incremento de 3 p.p. de la tasa de los vehículos de 3 años o menos y un descenso de 6 p.p. en vehículos de 4 a 9 años. La diferencia anual en los vehículos de 10 años o más asciende a 9 p.p., aunque la base analizada es baja y no puede considerarse una tendencia.



LA RENOVACIÓN DE FLOTAS CORPORATIVAS IMPULSA LA INCORPORACIÓN DE SISTEMAS ADAS

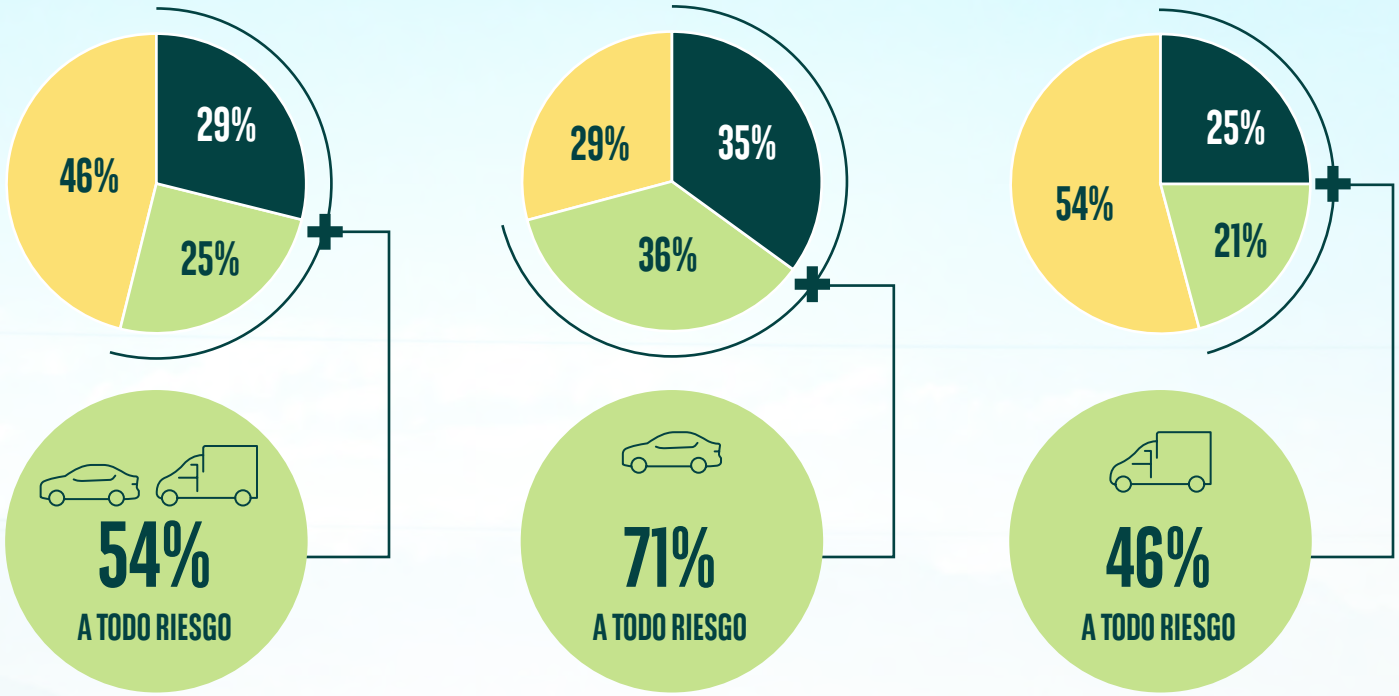
El porcentaje de vehículos corporativos equipados con los principales sistemas de ayuda al conductor (ADAS) sigue aumentando año a año. **La normativa que obliga a que todos los vehículos nuevos equipen un paquete de sistemas ADAS impulsa su progresiva extensión a medida que se renuevan las flotas.** De este modo, los datos de 2026 muestran un crecimiento generalizado de prácticamente todos los sistemas, especialmente significativo en el caso del detector de marcha atrás y en la categoría de turismos.

Disponibilidad de sistemas ADAS en vehículos corporativos



NUEVO INCREMENTO DEL SEGURO A TODO RIESGO EN LOS VEHÍCULOS CORPORATIVOS

EL PORCENTAJE DE VEHÍCULOS DE EMPRESA ASEGURADOS A TODO RIESGO HA AUMENTADO UN 10% EN LA ÚLTIMA DÉCADA, DEL 44% DE 2017 AL 54% EN 2026. ENTRE LAS CAUSAS DE ESTA TENDENCIA FIGURA QUE EL TODO RIESGO ES LA OPCIÓN MAYORITARIA TANTO PARA EL *RENTING* (87%) COMO PARA EL *LEASING* (75%).



Todo riesgo CON franquicia | Todo riesgo SIN franquicia | A terceros

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
86,4%	78,6%	36,2%

ESPECIAL SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

Coincidiendo con la conmemoración de los **30 años de Arval en España**, esta edición del *Arval Mobility Observatory* incluye un análisis especial de la evolución de la seguridad vial en nuestro país en las últimas tres décadas, elaborado por Fesvial. El análisis muestra la transformación del modelo de gestión de la seguridad vial: de un enfoque centrado en la reducción de fallecidos mediante vigilancia, control y sanciones al actual concepto de "movilidad segura, sostenible y conectada", apoyada en la tecnología, el **sistema seguro** y la **aspiración de Visión Zero**.

DIECIOCHO AÑOS Y TREINTA DE EXPERIENCIA

Omar Sánchez
Responsable *Arval Mobility Observatory* España

Hay ediciones que informan. Y ediciones que interpelan. Esta es de las segundas. Este año, el *Arval Mobility Observatory* cumple 18 años. La mayoría de edad. Esa edad en la que, precisamente, uno puede ponerse por primera vez detrás de un volante. Hay algo de simbólico en eso: un observatorio de movilidad que alcanza la edad de conducir. Y que lo hace, además, con la responsabilidad de quien ya sabe que conducir no es solo llegar: es llegar bien. Pero hay otra cifra que este año nos interpela con igual fuerza: Arval cumple 30 años. Y eso nos dio una idea.

Si el AMO estrena mayoría de edad, ¿qué mejor momento para mirar atrás y preguntarse qué ha pasado en la seguridad vial durante estas tres décadas? ¿Cómo la entendíamos entonces? ¿Cuánto hemos avanzado? ¿Qué sigue pendiente?

Para responder a esas preguntas con rigor, encargamos a **Fesvial** un estudio exclusivo, diseñado específicamente para nosotros: un análisis de lo que ha sido la seguridad vial en España en los últimos 30 años. Del resultado —del que hoy publicamos una parte— se desprende algo poderoso: hemos avanzado mucho. Y queda mucho por hacer.

Pero los datos, por rigurosos que sean, no cuentan toda la historia. La seguridad vial la construyen personas. Personas que trabajan cada día, muchas veces en silencio, para que otros lleguen a casa.

Por eso quisimos también escuchar. Escuchar a **Åsa Haglund**, de Volvo Cars, que representa a una industria que lleva décadas entendiendo que un vehículo no es un buen vehículo si no protege a quien lo conduce. A **Pere Navarro**, Director General de la DGT, que conoce mejor que nadie la complejidad de transformar regulación en comportamiento. A **Josep Maria Vallès**, que nos recuerda que la seguridad vial también tiene nombre de niño, y que proteger a los más pequeños en la vía pública es una responsabilidad que no podemos aplazar. A **Carolina López**, Gerente de Comunicación y Sostenibilidad en Sernauto, porque la seguridad vial no solo se legisla y se aprende: también se fabrica, se ingenia y se innova aquí, en España. Y a la **Dra. Mónica Alcobendas**, Directora del Hospital Nacional de Parapléjicos de Toledo, cuya voz llega desde el lugar donde la estadística deja de ser número para convertirse en persona, en historia, en vida que continúa.

Voces distintas, disciplinas distintas, perspectivas distintas. Pero todas unidas por una misma convicción: que cero víctimas no es una utopía: es un objetivo. Y que cada avance, por pequeño que parezca, importa.

> **“Cero víctimas no es una utopía: es un objetivo.”**

En estos 30 años, mucho ha cambiado. Los coches son más seguros. Las carreteras, también. La conciencia social, más. Y sin embargo, cada año seguimos contando pérdidas que no deberían producirse.

Ese es el motivo de este especial. No para celebrar sin más. Sino para reconocer el camino recorrido, entender lo que falta y renovar el compromiso.

Gracias a todos los que habéis puesto vuestra voz y vuestro conocimiento en estas páginas. Y gracias a vosotros, por seguir aquí, leyendo, pensando y actuando.

La movilidad salva vidas. Cuando se hace bien.

Moverse viene del latín ***movere.*** Llegar sano, de ***salvus***. Que nunca os falte lo segundo. Buena lectura.

TRES FASES DE TRANSFORMACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA ENTRE 1995 Y 2024

1995 | 2003 | 2012 | 2024

1995-2003
INCREMENTO DE LA SINIESTRALIDAD, DESCENSO PROGRESIVO DE LA GRAVEDAD

- Fuerte crecimiento del parque de vehículos, impulsado por los planes Renove.
- Reducción progresiva de la gravedad de los siniestros por mejora del equipamiento de seguridad.

PARQUE DE VEHÍCULOS

1995	2003
19 M	25 M

2003-2012
CONCIENCIACIÓN SOCIAL Y DESCENSO HISTÓRICO DE LA SINIESTRALIDAD

- Eficacia de las políticas desarrolladas (permiso por puntos, radares para control de la velocidad...).
- Crisis económica: reducción de la movilidad y freno al crecimiento del parque.

CIFRA DE FALLECIDOS

64,7% ▼

2012-2024
PUNTO DE INFLEXIÓN: AUMENTO INICIAL Y ESTANCAMIENTO

- Contexto de incremento constante de la movilidad y del parque (tras la pandemia).
- Estancamiento estructural, con dificultades para recuperar el ritmo de reducción de la fase anterior.

CIFRA DE FALLECIDOS

6,2% ▼

LOS HITOS MÁS IMPORTANTES EN SEGURIDAD VIAL DE LOS ÚLTIMOS 30 AÑOS

1995

Continuación de los planes RENOVE (iniciados en 1994) para rejuvenecer el parque de vehículos.

1997

Introducción del Airbag frontal de serie en la mayoría de turismos de gama media.

1999

Tasa de alcoholemia a 0,5 g/l sangre (0,3 conductores profesionales y noveles).

Obligación triángulos de preseñalización.

2002

Prohibición del uso de teléfono móvil mientras se conduce.

2003

SRI obligatorio para menores que no alcancen los 150cm de altura.

2004

ABS obligatorio en los coches nuevos comercializados en la UE.

Uso obligatorio chaleco reflectante para bajar del vehículo en paradas de emergencia.

2006

Introducción del permiso de conducir por puntos.

2014

ESC e Isofix obligatorios para todos los turismos nuevos en la UE.

2021

Entrada en vigor de los 30 km/h en las ciudades en vías de un único carril por sentido de circulación. Norma Ciudad 30.

2024

Obligatoriedad de 8 sistemas ADAS para todos los vehículos nuevos matriculados en la UE.

2026

Señal V-16 conectada obligatoria.

PESE AL ESTANCAMIENTO ACTUAL, LA EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS ÚLTIMOS 30 AÑOS ES POSITIVA

LA INTEGRACIÓN DE LA TECNOLOGÍA HA SIDO EL GRAN MOTOR DE ESTE CAMBIO DE ERA: HA OBLIGADO A ADAPTAR LA NORMATIVA A LOS NUEVOS SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVA Y NUEVOS MODOS DE TRANSPORTE.

Entre 1995 y 2024, la cifra de fallecidos en accidentes de tráfico ha descendido un 67,4% y los heridos hospitalizados, un 73,1%. La tasa de mortalidad por millón de habitantes se ha reducido de 145 a 37 (prácticamente un 75%). Estos notables descensos se han registrado en un contexto de espectacular incremento del parque de vehículos, que en los últimos 30 años prácticamente se ha duplicado (aumento del 92,3%).

Comparativa de cifras de siniestralidad

	1.995	2024	Variación
Siniestros	83.586	101.996	22,0%
Víctimas	127.183	136.430	7,3%
Fallecidos	5.751	1.875	-67,4%
Heridos hospitalizados	35.599	9.561	-73,1%
Fallecidos/millón habitantes	145	37	-74,5%
Parque de vehículos	18.847.245	36.241.784	92,3%
Siniestros/mil vehículos	4.4	2.8	-36,4%

Evolución de fallecidos y heridos hospitalizados

DOS MEDIDAS CLAVE EN LA TRANSFORMACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

PERMISO POR PUNTOS

- **Cambio de paradigma:** el 1 de julio de 2006 se implementó en España el permiso por puntos, mediante la Ley 17/2005. Este sistema supuso un cambio de paradigma: del derecho a conducir a un crédito de confianza social basado en un saldo de puntos que se detrae ante infracciones graves.

- **Concienciación social:** su principal beneficio fue la generación de una conciencia preventiva y un cambio de actitudes en el conductor, logrando una reducción inmediata y sostenida de la siniestralidad al penalizar la reincidencia y fomentar la reeducación vial.

- **Desactivación de conductas de riesgo:** este sistema fue un factor determinante para reducir la mortalidad en las carreteras españolas a más de la mitad en su primera década de aplicación, al desincentivar conductas de alto riesgo como el exceso de velocidad o el consumo de alcohol.

EVOLUCIÓN DE LA RED DE CARRETERAS

- **Expansión de las vías de alta capacidad:** España ha experimentado desde 1995 una de las transformaciones de infraestructuras más profundas de Europa, centrada en la sustitución de carreteras convencionales por vías de alta capacidad. Esta acción permitió estructurar el territorio mediante vías que aseguran la homogeneidad y seguridad del tráfico pesado y de largo recorrido.

- **Mejora de la red secundaria:** hacia 2018, el enfoque principal se desplazó de la construcción masiva de nuevas autopistas hacia la mejora de la red secundaria y el acondicionamiento de carreteras de una sola calzada.

RED TOTAL	RED DE CARRETERAS DEL ESTADO
165.756 km	26.564 km

ENTREVISTA CON PERE NAVARRO

Dos años después de nuestra última conversación, volvemos a sentarnos con Pere Navarro, Director General de la DGT, para hablar, una vez más, de seguridad vial. En esta entrevista en exclusiva, abordamos cómo han evolucionado los principales retos en materia de siniestralidad, el papel de la inteligencia artificial en la vigilancia y la gestión del tráfico, el estado real del vehículo autónomo y la responsabilidad que tienen las empresas y las organizaciones en la reducción de los accidentes.

Una conversación necesaria para entender hacia dónde avanza la seguridad vial en España y cómo las decisiones que se tomen hoy condicionarán la movilidad —y la seguridad— de los próximos años.

> Necesitamos evolucionar las herramientas de reducción de la siniestralidad. La clave está en combinar mejor la tecnología con políticas más focalizadas en colectivos de riesgo, una mayor implicación de otras administraciones y organizaciones y, sobre todo, un cambio cultural sostenido.

Pere Navarro
Director General de Tráfico – DGT – Ministerio del Interior

1. Medidas contra el estancamiento de la reducción de la siniestralidad.

Los datos de 2024 —1.785 fallecidos, solo un 1% menos que el año anterior, con una movilidad récord de 462 millones de desplazamientos— dibujan un estancamiento preocupante. ¿Hemos tocado techo con las herramientas actuales o hay margen real para acelerar el descenso antes de 2030?

No creemos que hayamos tocado techo, pero sí que hemos entrado en una fase distinta, más exigente. Durante años, las grandes palancas (control de velocidad, alcohol, uso del cinturón...) han permitido avances muy significativos. Hoy, sin embargo, el contexto es más complejo: hay más movilidad que nunca, nuevos factores de riesgo como la distracción por el móvil, somnolencia, estrés... y una mayor presencia de usuarios vulnerables.

Esto no significa que no haya margen de mejora, al contrario. Lo que indica es que necesitamos evolucionar las herramientas. La clave ahora está en combinar mejor la tecnología con políticas más focalizadas en colectivos de riesgo, una mayor implicación de otras administraciones y organizaciones y, sobre todo, un cambio cultural sostenido.

El objetivo de 2030 no se alcanzará de forma acelerada, al menos en gran parte de los países de la Unión Europea. Sólo aquellos países que partían de cifras altas de siniestralidad son los que parece que están en línea con el objetivo marcado. Aquellos países que llevamos años trabajando en ello, nos resultará más complicado.

La estrategia 2030 marca el objetivo de reducir a la mitad los fallecidos y heridos graves respecto a 2019. A mitad de camino, las cifras están un 2% por encima de la línea base. ¿Qué corrección de rumbo contempla la DGT y qué factor de riesgo les preocupa más?

La Estrategia de Seguridad Vial 2030 se marcó unos objetivos alineados, como no podía ser de otra manera, con la Unión Europea y con la propia Agenda 2030 que en su meta 3.6 se marca este objetivo a nivel internacional.

Alcanzar este objetivo para los países que tradicionalmente trabajamos la seguridad vial de forma constante es más complejo porque cada vez las cifras son menores y es necesario reforzar su implementación con medidas más focalizadas y basadas en evidencia. Como decía antes, el cambio de rumbo viene dado sobre todo por el uso de las nuevas tecnologías, tanto dentro del vehículo, como de conectividad, políticas más focalizadas en colectivos de riesgo, una mayor implicación de otras administraciones y organizaciones y, sobre todo, un cambio cultural sostenido.

Los factores que más preocupan son posiblemente aquellos que abordamos de una manera más reciente porque nuestro conocimiento y experiencia sobre el tema es menor. Tal es el caso de la distracción, y en particular el uso del teléfono móvil al volante, la somnolencia, el estrés... Llevamos trabajando en el alcohol desde hace 40 años, pero por ejemplo el uso del teléfono móvil no era un factor de riesgo contemplado hace 15 años.

Los motoristas son el 3% del tráfico, pero el 27% de los fallecidos, y 2024 se cerró con un récord histórico de 289 víctimas en este colectivo. Las medidas anunciadas —casco integral en interurbanas, guantes homologados, curso para el B— llevan tiempo pendientes. ¿Para cuándo tienen fecha definitiva y qué otras palancas se están explorando?

España es un país con una gran tradición motera. Eso se refleja en la movilidad, en la venta de motocicletas, y lamentablemente también en la siniestralidad. Las medidas que menciona están avanzadas desde el punto de vista normativo, en la propuesta de modificación del Reglamento General de Circulación y esperamos que vea la luz antes del verano.

En cualquier caso, somos conscientes de que no basta con una sola medida. Estamos abordando este problema desde un enfoque integral: reforzando la formación, mejorando la visibilidad y protección del motorista, y colaborando con los titulares de las vías para adaptar infraestructuras a esta movilidad. La clave aquí es combinar normativa, formación, infraestructura y comportamiento, porque estamos ante un fenómeno multifactorial que requiere respuestas coordinadas.

2. Tecnología y refuerzo de la normativa contra las infracciones al volante.

En 2025 la DGT ha desplegado más de 230 dispositivos con IA capaces de detectar simultáneamente uso del móvil, cinturón, rebase de línea continua y velocidad. ¿Cómo describe este salto en la filosofía de vigilancia, y dónde está el límite entre control preventivo y la percepción recaudatoria que inquieta a muchos conductores?

Es un cambio relevante, pero no en el objetivo, que sigue siendo el mismo: salvar vidas. Lo que cambia es la forma de hacerlo. La tecnología nos permite pasar de una vigilancia más puntual a una vigilancia más continua, objetiva y eficaz, centrada en comportamientos de riesgo que antes eran más difíciles de detectar.

La inteligencia artificial no introduce nuevas infracciones, sino que mejora nuestra capacidad para identificar las que ya existen y que están directamente relacionadas con la siniestralidad, como el uso del móvil o no llevar el cinturón. En ese sentido, hablamos más de un salto cualitativo que cuantitativo. En cuanto al límite, es importante ser claros: la finalidad es preventiva, no recaudatoria. La mejor prueba es que el éxito de estas medidas sería que no se sancionara a nadie porque todos cumplieran la norma. Para ello, apostamos por la transparencia informando de los dispositivos, la proporcionalidad y la vinculación directa entre control y riesgo. La percepción de control es, de hecho, uno de los instrumentos más eficaces para cambiar comportamientos y reducir siniestros.

El plan contempla más de 100 nuevos radares en 2025, pero la red de carreteras convencionales —donde ocurre el 53% de los fallecimientos— sigue siendo un problema estructural. ¿Cuántos accidentes son evitables con más vigilancia y cuántos exigen inversión en infraestructura que la DGT no puede ejecutar sola?

> "Los factores que más preocupan son posiblemente aquellos que abordamos de una manera más reciente, porque nuestro conocimiento y experiencia es menor. Es el caso de las distracciones —en particular, el uso del teléfono móvil al volante—, la somnolencia, el estrés..."

Precisamente en 2025 se cumplieron 20 años del primer plan de instalación de radares fijos. Los radares han demostrado ser una herramienta eficaz en la prevención de siniestros. Su mera presencia en las carreteras induce una reducción en la velocidad media de circulación y el respeto a los límites fijados, lo que se traduce en un menor número de siniestros y, en una reducción de la gravedad de los mismos.

Ahora bien, hay otras herramientas que responden a elementos estructurales: diseño de la vía, intersecciones, arcenes... En esos casos, la capacidad de la vigilancia es menor y la solución pasa por la ingeniería y la inversión en infraestructuras.

Por eso hablamos de un enfoque de sistema seguro. No se trata de elegir entre vigilancia o infraestructura, sino de combinarlas. La DGT tiene competencias en regulación y control, pero la mejora de la red viaria requiere una actuación coordinada con otras administraciones. Si queremos reducir de forma significativa la siniestralidad en carreteras convencionales, esa colaboración es imprescindible.

El 1 de julio entró en vigor la mayor actualización del catálogo de señales desde 2003: zonas de bajas emisiones, carriles multimodales, entornos escolares. ¿Cómo afronta la DGT la transición para que los conductores —especialmente los de mayor edad— asimilen esos cambios sin que el período de adaptación genere confusión?

Somos muy conscientes de que cualquier cambio en la señalización debe gestionarse con especial cuidado, porque afecta directamente a la comprensión inmediata de la vía, y ahí no hay margen para la ambigüedad.

Hemos acompañado la entrada en vigor con campañas informativas específicas, materiales divulgativos y colaboración con autoescuelas y otros actores clave. Además, muchas de ellas responden a realidades ya presentes en las ciudades, como las zonas de bajas emisiones o los entornos escolares, por lo que en parte vienen a ordenar y homogeneizar lo que ya existía.

También es importante subrayar que hemos buscado criterios de diseño claros, intuitivos y coherentes con estándares internacionales, para que la interpretación sea lo más sencilla posible.

La reducción del límite de alcoholemia de 0,5 a 0,2 g/l lleva años sobre la mesa. Países que ya aplican tasa prácticamente cero tienen estadísticas notablemente mejores. ¿Qué está retrasando todavía su entrada en vigor definitiva en España?

La Dirección General de Tráfico ha hecho todo lo que tenía que hacer, recoger recomendaciones de organismos internacionales, estudios científicos que lo avalaran, recopilar apoyos y luego elevarlo al Congreso para que sus señorías decidieran llevarlo a cabo. Finalmente decidieron no aprobarlo. Esta votación no la perdió el Gobierno, sino que la perdieron todos los ciudadanos, porque es una cuestión de interés público y general, algo que parece no estar de moda.

Teníamos una deuda pendiente con tantas y tantas víctimas y probablemente algún siniestro y víctima se podría haber evitado, pero que cada uno asuma su responsabilidad.

3. Desarrollo de la conducción autónoma.

El pasado junio, la DGT publicó el programa ES-AV con la Oficina OFVA como ventanilla única. Ya hay primeras pruebas reales —E-Buskar en Leganés, Alsa en Cantoblanco, Renault en Barcelona—.¿Qué han enseñado esas experiencias y en qué se diferencian nuestras carreteras y ciudades de las de países más avanzados en este campo?

Las experiencias han demostrado que la tecnología, por un lado, cada vez está más madura para iniciar sus pasos hacia el despliegue de vehículos automatizados y, por otro, y más importante, que la tecnología y los sistemas son seguros. De hecho, en las pruebas apuntadas en su pregunta no se han registrado incidentes para la seguridad vial.

Nuestras carreteras y calles son bastante similares al resto de las de nuestro entorno europeo, si bien en comparación con otras regiones la configuración puede ser diferente, y por eso, la necesidad de realizar pruebas para que los sistemas perfeccionen su forma de actuar en el tráfico. Debemos resaltar que España es el tercer país del mundo con mayor longitud de autovías y autopistas y que contamos con una red segura.

España espera a un marco europeo claro antes de homologar vehículos SAE 4 y 5, mientras Francia y Alemania ya avanzan con regulaciones parciales.¿Es prudencia o riesgo de quedarse atrás frente a Europa y, sobre todo, frente a la velocidad de despliegue de EE. UU. y China?

De forma general, respecto a otras regiones, posiblemente la Unión Europea esté algo retrasada en cuanto a despliegue de estos vehículos. En relación concreta a otros Estados Miembros de la UE, apuntar que los marcos normativos vigentes tienen características propias diferentes a las españolas y que exigen, por ejemplo, un proceso para la aprobación de la operación de mayor complejidad que el aplicará en España. En este sentido, apuntar que se empezó en 2021 la modificación de la Ley de Tráfico y en 2024 con la propuesta de modificación de sus reglamentos de desarrollo, y que actualmente la DGT sigue trabajando en el texto para incorporar las últimas normas internacionales que están a punto de aprobarse, en particular, la regulación ADS de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

> "La inteligencia artificial no introduce nuevas infracciones, sino que mejora nuestra capacidad para identificar las que ya existen y que están directamente relacionadas con la siniestralidad, como el uso del móvil o no llevar el cinturón."

4. Los nuevos retos de la Ley de la Movilidad Sostenible.

La esperada Ley 9/2025 (Ley de Movilidad Sostenible), en vigor desde diciembre de 2025, obliga a empresas con más de 200 trabajadores a tener un Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo —con carpooling, movilidad activa y seguridad vial como contenidos obligatorios— antes de finales de 2027. ¿Qué papel ha jugado la DGT en su redacción y cómo se coordinará con el Ministerio de Transportes para que seguridad vial y sostenibilidad vayan de la mano en esos planes?

La DGT defiende que la sostenibilidad, si no es segura, no es sostenible, y creemos que la Ley de Movilidad Sostenible así lo refleja. Desde esa premisa, hemos participado en su desarrollo para asegurar que la seguridad vial esté presente en la Ley de Movilidad.

Además, la DGT, junto con el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo y la Inspección de Trabajo, lleva más de 15 años trabajando en el ámbito de la seguridad vial laboral. Fruto de ese trabajo es la elaboración de un plan tipo de movilidad segura y sostenible que se ha convertido en una referencia para muchas organizaciones.

El objetivo es que estos planes no solo contribuyan a reducir emisiones, sino también a reducir accidentes y mejorar las condiciones de movilidad de los trabajadores, incorporando la seguridad vial como un elemento estructural en la gestión de la movilidad empresarial.

La ley exige indicadores bienales de seguimiento, incluida la siniestralidad. Para el *Arval Mobility Observatory*, ese KPI es clave: los accidentes in itinere y en misión son la primera causa de muerte laboral en España. ¿Está la DGT en condiciones de recibir y publicar esos datos de siniestralidad corporativa de forma sistemática, y cómo podrían alimentar la política de seguridad vial?

Es importante hacer una precisión previa: estamos hablando de datos de siniestralidad laboral que no forman parte, en sentido estricto, del sistema clásico de datos de tráfico. Son ámbitos distintos, con fuentes y competencias diferentes, lo que añade complejidad a su tratamiento.

Dicho esto, somos plenamente conscientes de la relevancia de esta información. Por eso, ya se está trabajando en mejorar los mecanismos de intercambio y armonización de datos entre las fuentes laborales y las de tráfico, en colaboración con los organismos competentes en materia de prevención de riesgos laborales.

El objetivo es avanzar hacia un sistema más integrado que permita tener una visión más completa de la siniestralidad asociada a la movilidad. Esto no solo facilitará una mejor explotación estadística, sino que permitirá diseñar políticas públicas más eficaces, especialmente en el ámbito de la seguridad vial laboral, donde la coordinación entre administraciones y con las propias empresas es clave.

A medio plazo, la incorporación progresiva de estos datos permitirá orientar mejor las estrategias preventivas, identificar sectores y patrones de riesgo y evaluar con mayor precisión el impacto de las medidas adoptadas.

5.
Una mirada al futuro.

Para terminar, y más allá del vehículo autónomo. ¿Qué otros cambios transformarán la seguridad vial en los próximos 15 años? ¿Carreteras conectadas, datos en tiempo real, envejecimiento de la población como nuevo factor de riesgo...?

Es complicado en el mundo que vivimos hacer predicciones. En todo caso, es posible que los aspectos relacionados con la conectividad, vehículo autónomo, uso intensivo de datos... sean los grandes protagonistas de los próximos años.

En conjunto, avanzamos hacia un modelo de sistema seguro más apoyado en la tecnología, pero que seguirá teniendo en el comportamiento humano un elemento clave.

"Avanzamos hacia un modelo de sistema seguro más apoyado en la tecnología, pero que seguirá teniendo en el comportamiento humano un elemento clave."

ENTREVISTA CON ÅSA HAGLUND

Åsa Haglund lidera los esfuerzos continuos de Volvo Cars para avanzar en materia de seguridad a partir de la investigación y el desarrollo, con especial foco en el análisis del tráfico real. Con más de dos décadas de experiencia en una amplia variedad de funciones, desempeña un papel clave en la consolidación del liderazgo global de la compañía en innovación en seguridad automovilística. Apasionada por la seguridad, tanto a nivel conceptual como en la práctica, Åsa Haglund está firmemente comprometida con compartir cómo Volvo Cars transforma la investigación en innovaciones que hacen que la conducción sea más segura para todos.

Hablamos en exclusiva con ella sobre cómo el ADN de la seguridad sigue guiando a Volvo Cars casi un siglo después. A lo largo de la conversación, abordamos en detalle cuestiones como la evolución de la seguridad en la era del vehículo definido por *software,* el legado del cinturón de seguridad de tres puntos y su reinterpretación en el nuevo cinturón multiadaptativo, o el papel de los datos y la inteligencia artificial en la prevención de accidentes y en la construcción de una nueva era de la seguridad vial.

> Nuestro enfoque de trabajo sigue siendo el mismo, pero han cambiado las herramientas para aprender y ejecutar la seguridad, que se han vuelto mucho más poderosas. Es una nueva era de seguridad.

Åsa Haglund
Responsable del Centro de Seguridad de Volvo Cars

1. Volvo y el ADN de la seguridad.

Volvo Cars fue fundada en 1927 con el principio de que "los coches son conducidos por personas y, por tanto, la seguridad es y debe ser la consideración principal". Casi un siglo después, usted lidera la institución que encarna ese principio. ¿Cómo se traduce hoy la filosofía fundacional de Volvo Cars en decisiones concretas en el Centro de Seguridad?

Este principio fundacional de Volvo Cars se traduce en una filosofía clara: construir nuestros coches para que sean seguros para las personas reales, en la vida real. Desarrollamos nuestros coches basándonos en nuestro estricto "Estándar de Seguridad Volvo Cars", que se basa en más de 55 años de investigación real sobre accidentes de tráfico y va más allá de las pruebas de seguridad estandarizadas. Al analizar continuamente accidentes reales, lesiones reales y la diversidad de personas reales, hemos aprendido que diferentes cuerpos y distintos escenarios exigen distintos tipos de protección. Cada accidente es único.

Este enfoque guía las decisiones diarias en el Centro de Seguridad, desde cómo diseñamos estructuras y sistemas de sujeción hasta cómo desarrollamos tecnologías activas de seguridad y apoyo al conductor. Nuestro objetivo siempre es ayudar a proteger a las personas en la compleja e impredecible realidad del tráfico cotidiano.

Se incorporó a Volvo en 2004 como analista de accidentes y ha pasado toda su carrera en la empresa. ¿Cuál ha sido el principal cambio en la forma en que Volvo ha abordado la seguridad de los vehículos durante esas dos décadas y qué se ha mantenido constante?

Lo que siempre ha sido y siempre permanecerá constante es nuestro cuidado por las personas. Nuestra ambición de proteger a las personas en el tráfico real nunca ha cambiado. La pasión, la curiosidad y la disposición a aprender han construido nuestra comprensión sobre cómo mantener a las personas a salvo de la mejor manera.

La principal evolución es cómo entendemos el mundo y cómo aplicamos nuestro conocimiento e investigación.

Aprovechamos continuamente la innovación y el progreso tecnológico para llevar la seguridad automovilística a nuevos límites. Nuestros coches más modernos están definidos por *software*, equipados con sensores externos e internos de última generación, combinados con un potente sistema de cálculo.

Con estas capacidades, nuestros coches están diseñados para leer cada situación y reaccionar en tiempo real, y también para aprender unos de otros. La incorporación de la capacidad de aprender acelera nuestra percepción, ya que nos permite comprender mejor al conductor y el mundo que le rodea para hacer que conducir sea aún más seguro. Las herramientas actuales nos permiten aplicar estas innovaciones no solo a productos futuros, sino a todos los coches del mercado.

Nuestro enfoque de la seguridad sigue siendo el mismo, pero han cambiado las herramientas para aprender y ejecutar la seguridad, que se han vuelto mucho más poderosas. Estamos en una nueva era de la seguridad vial.

Volvo Cars se ha fijado uno de los objetivos más ambiciosos del sector: que nadie muera ni sufra heridas graves en un Volvo nuevo. ¿Qué tan cerca está la empresa de ese objetivo hoy y cómo mide el progreso hacia una "visión cero" que, por definición, puede que nunca se alcance completamente?

Volvo Cars anunció su visión de seguridad en 2007: que nadie muera ni resulte gravemente herido en un nuevo coche Volvo para 2020. Es una visión audaz, que expresa nuestra ambición de superar los límites de la seguridad de los vehículos y hacer que nuestros coches sean continuamente más seguros para todos. Aunque nunca lleguemos a cero, nunca dejaremos de intentarlo. Estamos orgullosos de lo lejos que hemos llegado; en la última década hemos reducido significativamente las lesiones y muertes en accidentes con coches Volvo involucrados, pero aún no estamos satisfechos.

Nos centramos en personas reales, en tráfico real, aprendiendo de la situación en la que pueden acabar y cómo reaccionan su cuerpo y su mente. Podemos utilizar esa información para mejorar aún más el soporte y la protección de todos los que están dentro y alrededor de nuestros coches. Diseñando coches para personas y para la complejidad del mundo real, podemos seguir impulsando un futuro en el que se puedan evitar todas las colisiones desde el principio.

2. El cinturón de seguridad de tres puntos: un regalo para el mundo.

El cinturón de seguridad fue recibido inicialmente con escepticismo: los clientes se resistían a llevarlo y los reguladores tardaban en imponerlo. Estados Unidos no lo requirió en todos los vehículos nuevos hasta 1968, casi una década después de la invención de Bohlin. ¿Qué lecciones extraen de esta historia y cómo las aplican a la introducción de nuevas tecnologías de seguridad hoy en día?

El cinturón de seguridad de tres puntos se enfrentó a mucha resistencia tanto por parte de clientes como de reguladores. Algunos incluso llegaron a decir que violaba los derechos humanos. Finalmente, cuando el uso del cinturón de seguridad redujo las lesiones y las muertes, se terminó aceptando y se convirtió en estándar en todos los coches e incluso obligatorio en la mayoría de los mercados.

Para Volvo Cars, mantener a las personas seguras no se trata solo de construir vehículos que prevengan accidentes y lesiones, sino de facilitar la vida y la conducción segura; en otras palabras, se trata de construir coches que ayuden a las personas en la vida diaria mientras las mantienen seguras. Por eso nos centramos, y siempre ha sido así, en comprender a las personas, sus vidas y las situaciones reales de tráfico a las que se enfrentan.

"La historia del cinturón de tres puntos demuestra que la seguridad real se logra cuando la tecnología se desarrolla a partir del conocimiento del mundo real y se diseña teniendo en cuenta a las personas y su seguridad."

La idea del cinturón de seguridad de tres puntos surge precisamente de este enfoque. Basado en el conocimiento del cuerpo humano, se diseñó para cargar las partes más fuertes del cuerpo —como las caderas y los hombros— pero también para ser fácil de usar, ya que se podía acomodar con una sola mano.

Y Volvo Cars ha mantenido este enfoque. A estas alturas, hemos recopilado y analizado datos reales de más de 50.000 accidentes que involucraron a coches Volvo y a más de 80.000 ocupantes. Y con nuestros vehículos definidos por *software* de próxima generación, los datos, la visión y el aprendizaje solo se acelerarán.

Creo que la historia del cinturón de tres puntos demuestra que la verdadera seguridad se logra cuando la tecnología se desarrolla a partir del conocimiento del mundo real y se diseña teniendo en cuenta a las personas y su seguridad. De este modo, la aceptación acaba llegando y se genera confianza.

Sesenta y seis años después de la invención de Bohlin, presentáis ahora el primer cinturón de seguridad multiadaptativo del mundo, que debuta en el EX60. Lo ha descrito como "un refinamiento del cinturón de tres puntos". ¿Cómo se basa el nuevo sistema en el legado de Bohlin y qué significa revisitar el invento de seguridad más importante en la historia del automóvil?

El cinturón de seguridad de tres puntos de Bohlin fue revolucionario porque abordó un problema universal con una solución sencilla y robusta. Nuestro cinturón de seguridad multiadaptativo se basa directamente en esa idea, manteniendo el mismo concepto fundamental, pero añadiendo inteligencia basada en décadas de investigación e innovación en seguridad.

Gracias a las decenas de miles de accidentes reales que hemos estudiado, involucrando a personas de diferentes tamaños, edades y posiciones de asiento, sabemos que cada accidente es diferente y cada uno responde de forma distinta. El nuevo sistema utiliza sensores avanzados y computación interna para adaptar la carga del cinturón en tiempo real y ajustarse tanto al ocupante como al accidente. Revisar el cinturón de tres puntos consiste en perfeccionarlo con tecnología moderna para ayudar a ofrecer una protección más igualitaria para todos, en condiciones reales.

3. El cinturón de seguridad multiadaptativo y la nueva era de la seguridad.

El cinturón de seguridad multiadaptativo amplía los perfiles limitadores de carga de tres a once y se ajusta en tiempo real según el tamaño del ocupante, peso, posición de asiento y gravedad del accidente. ¿Puede explicarnos como responde en caso, por ejemplo, de una mujer pequeña y un joven grande?

En pocas palabras, el cinturón de seguridad multiadaptativo puede ajustar la firmeza con la que te sujeta en función de quién eres y del tipo de accidente en el que estés, y así reducir el riesgo de lesiones.

Por ejemplo, en una colisión grave, una persona de mayor tamaño puede recibir una mayor presión del cinturón para ayudar a reducir el riesgo de lesión en la cabeza. Si el accidente es menos grave o el ocupante más pequeño, puede aplicarse un nivel de fuerza más bajo, ayudando a reducir el riesgo de fracturas de costillas.

El sistema utiliza datos de sensores interiores, exteriores y de choque para adaptar la carga de la cintura en tiempo real, ajustándose al ocupante individual y al escenario del accidente. Esta solución aporta mucha más flexibilidad que los sistemas tradicionales, que normalmente solo tienen unos pocos ajustes fijos.

Lo que hace diferente a este cinturón es que se adapta al instante. Cada ocupante es diferente en tamaño, forma y posición de asiento, y cada accidente también es distinto. Aunque sigue pareciendo un cinturón de seguridad convencional, ofrece una protección mucho más matizada e inteligente en condiciones reales.

El sistema procesa datos tanto de sensores internos como externos en milisegundos. También está diseñado para mejorar con el tiempo mediante actualizaciones de *software* por aire (Over-the-Air), de modo que la seguridad de un coche puede mejorar después de salir de fábrica. ¿Qué supone este cambio de concepto (de la especificación fija a un sistema vital)?

Con los coches definidos por *software*, la seguridad ya no es una especificación fija; se convierte en algo que puede evolucionar a lo largo de la vida útil del vehículo. Aprendiendo a partir de datos reales de sensores y explorándolos en entornos virtuales generados por IA y realistas, podemos perfeccionar rápidamente el *software* de seguridad. Técnicas como el *splatting* gaussiano permiten recrear escenarios complejos y generar miles de variaciones, ayudando a nuestros sistemas a aprender y desarrollarse para incidentes antes de que nadie tenga que experimentarlos. Esto permite ciclos de desarrollo más rápidos y una comprensión más profunda de casos "límite", situaciones raras pero potencialmente peligrosas.

"La IA y el aprendizaje automático han transformado tanto la velocidad como el alcance de la investigación en seguridad. Su aplicación acelera drásticamente el desarrollo de un *software* de seguridad más preciso y robusto, mientras que las pruebas físicas siguen siendo esenciales para validar y fundamentar nuestro trabajo en condiciones reales. El resultado es un enfoque más rápido, predictivo y completo de la innovación en seguridad."

La combinación de este enfoque con las actualizaciones por aire, la computación de alto rendimiento y una larga tradición de investigación en seguridad basada en datos marca una nueva era en la que los coches pueden seguir siendo más seguros mucho después de salir de fábrica.

El desarrollo de este cinturón por parte de Volvo se basa en más de 80.000 casos reales de accidentes recogidos por su equipo de investigación de accidentes, que ahora cumple 25 años de funcionamiento. ¿Cómo han influido esos datos reales en las decisiones de diseño del cinturón multiadaptativo y qué no habría sido posible sin ellos?

Desde 1970, hemos recopilado datos de más de 50.000 accidentes reales con coches Volvo involucrados. Lo que los datos nos han enseñado es cómo y por qué diferentes personas resultan heridas en distintos tipos de accidentes, y que el riesgo de lesiones depende tanto de la variación en la constitución corporal como de la situación; por ejemplo, de la posición del asiento. Sin ese conocimiento, es difícil saber para qué diseñar. Cuando consigues esta perspectiva, se trata de desarrollar la tecnología que contribuya a reducir el riesgo

de lesiones en el mayor número posible de casos y no solo cubra casos de prueba estandarizados. Así nació el cinturón de seguridad multiadaptativo.

4. Datos, IA y el futuro de la prevención de accidentes.

Volvo está utilizando ahora IA y aprendizaje automático para analizar miles de millones de datos en tiempo real y acelerar la innovación en seguridad. ¿Cómo afecta esta nueva capacidad a la velocidad y la naturaleza de la investigación en seguridad en comparación con el enfoque tradicional de las pruebas de choque y la simulación física?

La IA y el aprendizaje automático han transformado tanto la velocidad como el alcance de la investigación en seguridad. En lugar de aprender de unos pocos datos, como accidentes reales, ahora podemos recopilar y analizar datos de conducción real, incidentes y, por supuesto, accidentes de toda la flota de coches conectados. Esto nos permite detectar patrones, estudiar escenarios raros o complejos y aprender mucho más rápido de lo que nunca fue posible solo con los enfoques tradicionales.

Al combinar datos reales de incidentes con entornos virtuales realistas generados por IA, podemos reconstruir y ampliar eventos críticos de seguridad, creando miles de variantes de casos "límite" en pocos días, en lugar de meses. Esto acelera drásticamente el desarrollo y permite un *software* de seguridad más preciso y robusto, mientras que las pruebas físicas siguen siendo esenciales para validar y fundamentar nuestro trabajo en condiciones reales. El resultado es un enfoque más rápido, predictivo y completo de la innovación en seguridad.

Ha comentado que entender lo que ocurre tanto fuera como dentro del vehículo es fundamental (saber si el conductor está prestando atención y distinguir una maniobra cerrada intencionada de una potencialmente peligrosa). ¿Dónde sitúa la frontera entre un sistema que ayuda al conductor y uno que lo anula? ¿Cómo gestiona Volvo esa tensión?

La tensión que describes solo existe si el coche y el conductor no se ponen de acuerdo sobre lo que hay que hacer. En todas las situaciones en las que existe un riesgo o amenaza perceptible, nuestros conductores suelen valorar si el coche les devuelve la atención o maneja la situación, en caso de que la atención del conductor se haya desviado hacia otro lugar. Lo que los conductores no valoran, y donde a menudo sienten que el coche está anulando su mejor juicio, es cuando advierte o interviene en situaciones en las que el conductor no detecta un riesgo o una amenaza clara.

Para gestionar esa tensión, primero nos aseguramos de que el coche pueda estar siempre ahí para ayudar cuando realmente sea necesario. Segundo, e igual de importante, nos aseguramos de que no intervenga cuando no es necesario. Asegurar ambos pasos es clave para generar confianza y cooperación del conductor. Para ello, es fundamental contar con una detección de alta calidad tanto en el exterior como en el interior del coche.

5. La nueva filosofía de seguridad.

El Observatorio de Movilidad Arval monitoriza las tendencias de movilidad corporativa en toda Europa y uno de los patrones que observamos es el rápido crecimiento de entornos urbanos mixtos: más ciclistas, peatones y usuarios de micromovilidad compartiendo espacio con vehículos de pasajeros y coches de flota. ¿Cómo está evolucionando la filosofía de seguridad de Volvo para proteger a las personas del exterior del coche?

Nuestra ambición siempre ha sido cuidar a las personas no solo dentro del coche, sino también a su alrededor.

> "Los datos son el nuevo cinturón de seguridad. Usados de forma responsable, nos permiten comprender el riesgo a un nivel sin precedentes, aprender de forma continua y prevenir accidentes antes de que ocurran. Permiten que la seguridad vial evolucione de un modelo mayoritariamente reactivo a un modelo predictivo."

Introdujimos la detección de peatones con frenado automático de emergencia como un hito mundial en 2010, seguido por la detección de ciclistas con AEB en 2013. Más recientemente, hemos introducido funciones como alertas de apertura de puertas para ayudar a evitar accidentes con coches. Nuestro objetivo principal siempre es ayudar a evitar colisiones desde el principio, especialmente en entornos urbanos complejos y con usuarios vulnerables en la vía.

Para terminar, ¿cuál es para usted la innovación que tendrá mayor impacto en la reducción de las muertes en carretera en los próximos diez años, ya sea en tecnología, regulación o comportamiento humano?

Los datos son el nuevo cinturón de seguridad. Usados de forma responsable, nos permiten comprender el riesgo a un nivel sin precedentes, aprender de forma continua y prevenir accidentes antes de que ocurran. Cuando combinamos los datos con vehículos definidos por *software*, sensores avanzados e inteligencia artificial, podemos habilitar sistemas de seguridad que no solo reaccionan a los accidentes, sino que anticipan el peligro y se adaptan en tiempo real. La seguridad vial evoluciona de un modelo mayoritariamente reactivo a un modelo predictivo. De este modo, tenemos el potencial de construir una nueva generación de seguridad y reducir significativamente las lesiones graves y las muertes durante la próxima década.

ENTREVISTA CON JOSEP MARIA VALLÈS

Si hablamos de seguridad vial, la seguridad infantil no puede quedar al margen. Los niños son los usuarios más vulnerables de la vía y, sin embargo, los errores en su protección siguen siendo frecuentes y, en muchos casos, evitables.

Conversamos sobre los principales retos en la protección de los menores en el vehículo con Josep Maria Vallès, formador de Naciones Unidas en seguridad vial infantil, miembro de AESVi (Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil), presidente de la Fundación Smart Baby y gerente de Smart Group.

> Algunos de los errores más frecuentes y más graves relacionados con los sistemas de retención infantil son el incorrecto tensado de los arneses, no respetar las distancias con el asiento delantero, llevar al niño con el abrigo puesto en la sillita o no sujetar la sillita adecuadamente al coche.

Josep Maria Vallès
Presidente Fundación Smart Baby / Formador Naciones Unidas

1. El reto de la concienciación.

Nadie se levanta pensando que puede un accidente con su hijo y, sin embargo, estos accidentes pasan. Usted lleva décadas trasladando ese mismo mensaje. ¿Por qué sigue siendo tan difícil que cale y qué es lo que más le ha funcionado en conferencias para llamar la atención del público?

España es un país con muy poca cultura de prevención. Cuando se produce un incidente grave se le echa la culpa a la mala suerte o a cualquiera otra circunstancia, cuando en muchos casos se podría haber evitado si se hubiesen tomado las medidas oportunas.

El problema en mis conferencias no es despertar el interés del público, ya que la simple asistencia refleja la preocupación de los padres y madres. El problema está en todas aquellas familias que no asisten porque siempre tienen algo más importante que hacer y que, consecuentemente, viajan con sus hijos desprotegidos. Por desgracia, la seguridad vial infantil no suele estar entre las prioridades familiares.

2. Hábitos de riesgo en el transporte de menores en el vehículo.

Desde el Arval Mobility Observatory identificamos tres errores que se repiten constantemente entre las familias: pensar que "son solo cinco minutos", relajar el uso porque el niño ya es mayor y llevar la sillita mal instalada. ¿Coinciden con los que usted observa en su trabajo? ¿Cuál de ellos es, estadísticamente, el más peligroso?

Cualquiera de los tres errores es gravísimo. Los sistemas de seguridad de un automóvil no están pensados para la fisonomía de un niño y, consecuentemente, hay que usar SIEMPRE un sistema de retención infantil, por corto que sea el trayecto, e instalarlo correctamente. En caso contrario no va a proteger al menor en caso de accidente.

Insistimos mucho en la importancia de viajar a contramarcha el mayor tiempo posible. ¿Cómo lo explicaría de forma sencilla a un padre o una madre que todavía no entiende por qué esa posición cambia tanto las consecuencias en caso de impacto?

Efectivamente, viajar a contramarcha mejora de forma sustancial la protección de los niños en caso de accidente, porque evita lesiones en las cervicales, que pueden llevar a la paraplejia o a la muerte. Las cervicales de un niño que viaja a favor de la marcha pueden sufrir una gran tensión en caso de

colisión; mientras que si viaja en sentido contrario, la cabeza y la espalda se apoyarán en el respaldo de la sillita y se podrá disipar la energía del accidente en una gran superficie y sin causar puntos de tensión.

La mayoría de las familias desconocen que no hay que apoyar ni bloquear la sillita en el asiento delantero, ya que es preciso disponer de espacio para amortiguar la energía del impacto. Si la silla va apoyada o bloqueada con el asiento delantero, el cerebro puede golpear de forma violenta la pared interna del cráneo y el niño puede sufrir lesiones que pueden llegar a ser irreversibles. Por ello, el tiempo que el niño podrá permanecer a contramarcha dependerá del tamaño del vehículo.

En general, las sillitas para niños de hasta 105 cm de altura (unos 4 años) suelen caber bien en coches de tamaño medio. Para mantener a los niños a contramarcha más allá de esta altura, se precisa un automóvil grande.

Otro patrón que observamos es adelantar etapas: pasar antes de tiempo a una silla sin respaldo, retirar el arnés demasiado pronto o permitir que el niño viaje sin elevador porque "ya es mayor". ¿Qué impacto real tiene en caso de accidente?

Desde 2017, los alzadores sin respaldo solo se pueden usar con niños de más de 125 cm de altura (unos 7 años aproximadamente). Igualmente, mientras que en España hay que usar un sistema de retención infantil hasta los 135 cm de altura, en muchos países europeos sube hasta los 150 cm, que es la estatura mínima para la que están pensados los cinturones de seguridad del coche.

Los padres y madres siempre piensan que su hijo es el más listo, el más guapo y el que más rápido crece, lo que les lleva en muchos casos a cambiar de silla antes de tiempo para demostrarlo. Es absolutamente contraproducente para la seguridad del menor colocarle en una silla demasiado grande para su estatura, ya que viaja mejor protegido si se apura la silla anterior.

Igualmente, los alzadores sin respaldo solo deben utilizarse en caso de emergencia y si no hay otra opción disponible. Hay que pensar que un alzador sin respaldo deja la cabeza desprotegida en caso de choque lateral (especialmente, si no dispone de airbags de cortina). Además del hecho de que, con cualquier movimiento, el cinturón puede situarse fuera del hombro y dejarle sin protección. Usar a diario un alzador sin respaldo no es una opción aceptable si queremos llevar al menor bien protegido.

Un estudio de la DGT encargado a AESVi reveló que solo el 46% de los sistemas de retención infantil estaba correctamente instalado. ¿Cuáles son los errores más frecuentes en la instalación de la sillita?

Los errores que pueden cometerse al instalar una sillita son innumerables. Por ello, el consejo es siempre adquirirla en un punto de venta especializado que ayude a realizar la instalación. Las sillitas infantiles son unos dispositivos de altísima tecnología y, como tales, hay que instalarlos de forma correcta para que protejan adecuadamente.

Igualmente, hay que huir de las sillas de segunda mano, ya que probablemente hayan llegado al final de su vida útil y raramente vendrán acompañadas del manual de instrucciones, con lo que la instalación se realizará de forma incorrecta.

Entre los errores más frecuentes y graves señalaría el incorrecto tensado de los arneses, no respetar las distancias con el asiento delantero, llevar al niño con el abrigo puesto o no sujetar la sillita adecuadamente. Pero hay muchísimos otros que simplemente consultando las instrucciones del fabricante pueden evitarse.

"Viajar a contramarcha mejora de forma sustancial la protección de los niños en caso de accidente, porque evita lesiones en las cervicales, que pueden llevar a la paraplejia o a la muerte. (...) Permitir viajar a los menores de 3 años a contramarcha en el asiento delantero mejoraría la seguridad y también evitaría el olvido de niños en el coche."

3. El rol de los vendedores de sistemas de retención infantil

En otros ámbitos del automóvil, como la posventa, existen procesos estandarizados, revisiones periódicas y profesionales certificados. Sin embargo, en la venta de sistemas de retención infantil no siempre se garantiza ese nivel de especialización. ¿Tiene sentido avanzar hacia una mayor profesionalización en este ámbito?

Desde AESVi reclamamos hace años que se deba disponer de una capacitación para poder vender un sistema de retención infantil. También realizamos cursos de capacitación para asesores de venta de sistemas de retención infantil. Los profesionales que han realizado el curso pueden consultarse en la web de AESVi, pero hoy por hoy esta capacitación es solo voluntaria y debería ser obligatoria. Sería una forma muy sencilla de conseguir que se vendan la silla más adecuada para cada familia y que se instale de forma correcta.

4. Escuela y familia: entornos de imitación y formación.

En las puertas de los colegios se concentran numerosas situaciones de riesgo. ¿Qué ocurre exactamente en los minutos de entrada y salida y por qué tendemos a normalizarlo?

La puerta de un colegio suele ser la jungla, donde las reglas no existen. Niños que llegan sin sillita o con la mochila puesta, aparcamiento en doble o triple fila con niños de corta estatura corriendo entre coches, padres que pretenden llegar con el coche prácticamente hasta la puerta de la clase...

Se normaliza porque dura poco tiempo y porque todo el mundo lo hace, pero cometemos un flaco favor para la educación de los niños si permitimos esas actitudes. Los niños aprenden muchas cosas por imitación; si cada día observan esas actitudes sin que las autoridades hagan nada al respecto (apelar a la conciencia de los conductores no suele funcionar), no podemos pretender que de mayores sean conductores ejemplares o, simplemente, sean respetuosos en clase o con sus compañeros.

En este punto, incidiría en la labor de vigilancia de la Policía, que debería ayudar a corregir comportamientos y situaciones peligrosas, formando a padres y niños in situ. Las situaciones peligrosas se suelen dar más por ignorancia que por maldad y se pueden aprovechar esas concentraciones para detectar, por ejemplo, instalaciones incorrectas de sillitas. Para ello, es fundamental la formación continua de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado en todos los aspectos de la movilidad familiar. La educación es una tarea compartida de toda la sociedad en la que cada uno tiene su papel; si uno de los agentes no cumple con su cometido, la misión no tiene éxito.

Cada vez vemos más iniciativas para pacificar los entornos escolares, desde la ampliación de aceras y la restricción del tráfico hasta modelos organizativos como el "Besa y Baja". ¿Qué resultados están dando estas medidas y quién debe liderar ese cambio (administraciones, centros educativos, familias, acción conjunta...)?

Estas medidas deben tomarse de forma coordinada entre todos los actores que se encuentran a la entrada y la salida del colegio. En los casos en los que se ha conseguido que funcione (que son verdaderamente raros), vemos una entrada y una salida de las clases con muchos menos nervios y, en términos de seguridad, mucho más eficaz.

Por ejemplo, el "Besa y Baja" ha desaparecido de muchos centros escolares porque se había convertido en un "aparco, llevo a mi hijo de la mano hasta la clase, le doy un beso, hablo con otros padres y después me marcho". No es el sentido para el que se creó y, si pierde su razón de ser, es normal que se sancione el uso incorrecto o acabe desapareciendo.

Para conseguir un cambio de actitudes, hay que crear presión colectiva en el conductor irresponsable, y ello se consigue tanto desde el ámbito familiar como desde el educativo o el policial, sancionando las actuaciones incorrectas. Pero hoy por hoy no vemos que haya demasiado interés en solucionar el problema.

El olvido de bebés en vehículos expuestos al calor sigue provocando muertes evitables cada verano. ¿Cómo explica este fenómeno desde el punto de vista cognitivo y qué soluciones existen hoy para prevenirlo?

Tenemos dos tipos de situaciones diferentes, pero con las mismas consecuencias: por un lado, aquellos que dejan a los niños en el coche para ir a hacer un recado durante unos minutos, sin ser conscientes que la temperatura que puede llegar a alcanzar el interior del coche puede causar lesiones muy graves en un niño que no tiene el sistema

> "La puerta de un colegio suele ser la jungla, donde las reglas no existen. Se normaliza porque dura poco tiempo y porque todo el mundo lo hace, pero cometemos un flaco favor para la educación de los niños si permitimos determinadas actitudes."

termorregulador todavía desarrollado. Por otro lado, están los descuidos producidos porque solemos hacer las cosas de forma automática. En los casos de olvido de niños, el conductor va absorto en sus pensamientos o atendiendo una llamada de teléfono y de forma automática hace lo de siempre, aparcar e ir al trabajo sin percatarse de que ese día llevaba al niño en el coche.

Para evitarlo, hay coches que incorporan sistemas anti-olvido de niños (o de mascotas) y sistemas que se añaden a la sillita para que avise en caso de que el niño quede en el automóvil. Pero hay otras técnicas igual de efectivas, como dejar las llaves, la cartera o el móvil al lado del niño, de forma que antes de alejarnos del coche tengamos que verle.

Existe además otro cambio que evitaría los olvidos de forma simple y mejoraría la seguridad: permitir que los niños viajen en el asiento delantero. Además, el conductor viajaría de forma más relajada si puede observar al bebé y los automóviles concentran todas las mejoras en seguridad en los asientos delanteros. Recordemos que hoy en día solo se permite que los niños viajen con su sillita en el asiento delantero si el coche no dispone de asiento trasero, si está ocupado por otros menores que viajan en sillita o si por cualquier causa las sillitas no pueden instalarse en el asiento trasero.

Esta restricción se produce únicamente en España y en Rumanía, mientras que en el resto de los países europeos se permite que los menores de 3 años viajen en el asiento

delantero en una sillita situada a contramarcha y con el airbag desconectado. Permitir viajar a los menores de 3 años a contramarcha en el asiento delantero mejoraría la seguridad y evitaría el olvido de niños en el coche.

5. El reto de la implicación colectiva.

La última campaña de vigilancia de la DGT ha detectado a 458 menores que viajaban sin el sistema de retención adecuado o utilizándolo de forma incorrecta, en un contexto en el que el incumplimiento es casi tres veces mayor que en adultos (2,4% frente a 0,84%). Además, casi siete de cada diez casos se producen en carreteras convencionales, donde el riesgo es mayor. ¿Qué lectura hace de estos datos?

El dato es dramático, y si supiéramos en cuántos de los coches que se controlaron viajaban menores nos íbamos a llevar una sorpresa muy desagradable, pero ese dato no se ha proporcionado. Intuitivamente, y sin ninguna base para ello, creo que podríamos multiplicar por 10 el grado de incumplimiento sin equivocarme demasiado, y eso es inaceptable.

Políticamente, hoy solo se habla de caminar y de desplazarse en bicicleta, patinete o transporte público, porque es lo que se quiere fomentar. Y está muy bien, pero creo que todos tenemos claro que no va a suceder de hoy para mañana. Al mismo tiempo, todo lo relacionado con el coche se ha demonizado y se han aparcado todas las campañas referentes a seguridad vial infantil. O se insiste en el mensaje o las actitudes se relajan, especialmente en el caso de los niños.

La Policía tiene la obligación de velar por la correcta instalación de los niños en su sillita y, para ello, se deben formar adecuadamente. No es lógico darles una atribución que no son capaces de cumplir por desconocimiento o dejarlo todo a su buena voluntad de formación. Esta formación se debería ampliar también a los servicios de emergencia. Vemos demasiados casos en que, por falta de formación, un niño queda potencialmente expuesto a daños secundarios por un mal rescate.

¿Saben que a un menor se le debe extraer inmovilizado en su sillita hasta su examen por un sanitario, para evitar daños medulares? ¿Conocen los servicios de emergencias las tecnologías usadas en las sillitas, para hacer una mejor o más rápida desinstalación?

Todos estos contenidos los tiene la industria, que estaría dispuesta a ofrecerlos a los técnicos de emergencias, pero hace falta voluntad política para incluir este tipo de contenido en los temarios de formación de estos profesionales.

Desde el AMO resumimos la seguridad vial infantil en tres ideas: usar siempre correctamente la sillita, entender que el ejemplo adulto educa más que cualquier discurso y asumir que la seguridad se construye con hábitos diarios. ¿Añadiría, matizaría o eliminaría algún elemento de esta lista?

Este resumen es muy acertado. Solo matizaría que hay que adquirir siempre una silla nueva adaptada al automóvil y al estilo de vida de la familia, porque será más fácil de usar y se instalará correctamente. También que hay que huir siempre de las sillas previamente usadas (segunda mano, heredadas o prestadas) porque, según un estudio realizado por AESVi, el 90% no funcionará en caso de accidente. Y, por supuesto, nunca adquirir sillitas por internet en portales extracomunitarios porque la homologación (si la tienen) puede no ser válida en Europa o puede no llevar instrucciones en castellano.

Educar con el ejemplo es básico, y no solo cuando hablamos de seguridad. Es una actividad en la que todos los adultos con los que el niño interacciona tienen su parte de responsabilidad para construir buenos conductores, ciclistas, peatones... y buenas personas.

"La Policía tiene la obligación de velar por la correcta instalación de los niños en su sillita y, para ello, se deben formar. No es lógico darles una atribución que no con capaces de cumplir por desconocimiento. La formación se debería ampliar también a los servicios de emergencia."

Y la constancia. En seguridad no hay excepciones que valgan, porque en cualquier momento podemos tener un percance inesperado. Por muy bien que conduzcamos nosotros, no debemos olvidar que compartimos la vía con otros conductores y que puede no encontrarse en las mejores condiciones.

El objetivo de 0 víctimas infantiles en accidentes de tráfico solo se conseguirá si somos absolutamente escrupulosos y constantes en nuestras actitudes. Y no se puede dejar para mañana.

ENTREVISTA CON MÓNICA ALCOBENDAS MAESTRO

La Dra. Mónica Alcobendas Maestro es una profesional con una sólida trayectoria clínica, docente e investigadora, estrechamente vinculada al Hospital Nacional de Parapléjicos. Licenciada en Medicina y Cirugía por la Universidad de Córdoba y doctora por la Universidad Complutense, se especializó en Medicina Física y Rehabilitación en el Hospital Clínico San Carlos de Madrid. En 2003 se incorporó al Servicio de Medicina Física y Rehabilitación del Hospital Nacional de Parapléjicos, donde ha desarrollado buena parte de su carrera asistencial hasta asumir, en abril de 2021, una Jefatura Clínica de Sección. Desde julio de 2024 ejerce como directora del centro.

Su labor se ha centrado en el abordaje integral de las personas con lesión medular en todas las fases de su evolución, combinando la práctica clínica con una intensa actividad investigadora. Ha impulsado y coordinado proyectos vinculados a terapias avanzadas como la robótica, la realidad virtual y la rehabilitación de la extremidad superior en pacientes con tetraplejia. Además, forma parte de los equipos responsables de buena parte de los ensayos clínicos traslacionales desarrollados en el hospital. A esa trayectoria suma también un firme compromiso con la docencia, como tutora de residentes, jefa de Estudios y profesora asociada del Departamento de Medicina y Especialidades Médicas de la Universidad de Alcalá. Desde el *Arval Mobility Observatory*, hemos conversado con ella en una entrevista en exclusiva sobre la evolución de la lesión medular en España, el impacto de los accidentes de tráfico y el papel clave de la seguridad vial y la prevención como herramientas esenciales para evitar lesiones graves y transformar vidas.

> “Cuando trabajas cada día con personas que han visto truncado su proyecto de vida en la carretera, entiendes que conducir bien no es solo cumplir una norma: es un acto de responsabilidad hacia uno mismo y hacia los demás.”

Dra. Mónica Alcobendas Maestro
Directora Gerente del Hospital Nacional de Parapléjicos de Toledo

1. Centro de referencia nacional.

El Hospital Nacional de Parapléjicos cumple más de 50 años siendo referencia nacional en lesión medular. ¿Cómo ha evolucionado el perfil del paciente actual frente al que llegaba en sus primeras décadas, y qué supone en términos de tratamiento y recursos?

El perfil del paciente ha cambiado de forma muy significativa. Durante las primeras décadas predominaban los pacientes jóvenes con lesión medular traumática, con un peso muy importante de los accidentes de tráfico. Hoy, la realidad asistencial es más compleja y más diversa.

Según el balance de 2025, la edad media de los 222 nuevos pacientes ingresados para tratamiento integral fue de 50 años y una cuarta parte tenía 65 o más años. Además, aunque las causas traumáticas siguen siendo ligeramente mayoritarias, con 121 casos, las no traumáticas alcanzan 101 casos, una cifra muy próxima. Este dato que confirma el creciente peso de procesos vasculares, tumorales, inflamatorios, infecciosos, degenerativos o posquirúrgicos.

Esto obliga a adaptar continuamente la organización asistencial del hospital: necesitamos una rehabilitación cada vez más personalizada, de carácter multidisciplinar y atenta no solo a la lesión neurológica, sino también a la edad, la fragilidad, las comorbilidades y el contexto clínico global de cada persona.

2. Evolución de los ingresos por accidente de tráfico.

¿Cuál es la estancia media de un paciente que ingresa por accidente de tráfico con lesión medular grave y cómo ha evolucionado ese dato en los últimos años? ¿Se están consiguiendo mejores resultados en menos tiempo gracias a los avances en rehabilitación?

No hay una cifra única aplicable a todos los pacientes con lesión medular grave por accidente de tráfico, porque la evolución depende del nivel y severidad de la lesión, de si es completa o incompleta, de la aparición de complicaciones y también de las condiciones familiares y sociales al alta.

Por eso, en un centro como el nuestro, el éxito no se mide solo en duración del ingreso, sino sobre todo en términos de autonomía, prevención de complicaciones, calidad de vida y capacidad de regreso a la sociedad en las mejores condiciones. La mejora real está en conseguir mejores resultados funcionales en menos tiempo, con abordajes cada vez más especializados y con mayor apoyo de técnicas avanzadas de neurorrehabilitación.

Conviene, no obstante, ser prudentes: en lesión medular no hay atajos. Hay pacientes en los que se logran avances más rápidos, pero seguimos hablando de procesos complejos, muy individualizados y que exigen continuidad asistencial.

En el año 2000, casi la mitad de los ingresos en el hospital tenían su origen en accidentes de tráfico. Actualmente, esa cifra ronda el 20%. ¿A qué atribuye esta reducción y qué papel han jugado las políticas públicas de seguridad vial en ese cambio?

Es un cambio claramente multifactorial. Han influido la mejora de la seguridad activa y pasiva de los vehículos, la evolución de las infraestructuras, la respuesta prehospitalaria, el endurecimiento normativo y, por supuesto, las políticas públicas de seguridad vial y de concienciación social.

Los datos de 2025 son muy ilustrativos: entre los 222 nuevos pacientes en tratamiento integral, hubo 121 lesiones traumáticas, y dentro de ellas los accidentes de tráfico representaron 35 casos, mientras que las caídas fueron ya la primera causa traumática, con 58 casos. Es decir, el tráfico sigue siendo una causa relevante, pero ya no es la hegemónica que fue durante décadas.

Eso puede interpretarse, en parte, como un éxito colectivo de la prevención. Medidas como el cinturón de seguridad, el control del alcohol y las drogas, la vigilancia de la velocidad, el permiso por puntos y la educación vial han salvado vidas y han evitado lesiones gravísimas. Pero no debemos bajar la guardia: cada lesión medular traumática sigue teniendo un enorme impacto personal, familiar y social

¿Perciben desde el hospital un cambio en el tipo de vehículo o en el perfil del accidentado en los últimos años, especialmente con el auge de la movilidad urbana?

Si bien el coche sigue presente, vemos un volumen significativo de accidentes de moto. En 2025, entre los pacientes con lesión medular por accidente de tráfico, 17 casos estuvieron relacionados con coche, 16 con moto y 2 con tractor. Además, el perfil sigue siendo muy predominantemente masculino:
32 hombres frente a 3 mujeres, con una edad media de 40,9 años. Cuatro de esos accidentes ocurrieron, además, en contexto laboral.

También vemos que la movilidad urbana, el auge de la bicicleta, de los vehículos de dos ruedas y de desplazamientos más vulnerables desde el punto de vista físico obligan a reforzar mucho la prevención. Está claro que en un coche hay una estructura de protección, pero en una moto o una bicicleta el cuerpo prácticamente recibe el impacto. Por eso, la convivencia segura entre modos de transporte y el diseño urbano son cuestiones también sanitarias, no solo de movilidad o de diseño urbanístico.

"Medidas como el cinturón de seguridad, el control del alcohol y las drogas, la vigilancia de la velocidad, el permiso por puntos y la educación vial han salvado vidas y han evitado lesiones gravísimas. Pero no debemos bajar la guardia: cada lesión medular traumática sigue teniendo un enorme impacto personal, familiar y social."

3. Ecosistema de colaboración.

¿Cómo se sitúa el Hospital Nacional de Parapléjicos en el contexto europeo e internacional? ¿Con qué otros centros de referencia mundial colaboran o se comparan en cuanto a resultados clínicos e investigación?

El Hospital Nacional de Parapléjicos, gestionado a nivel regional por el Servicio de Salud de Castilla la Mancha, está reconocido como centro de referencia nacional acreditado para el tratamiento integral de la lesión medular compleja y, además, mantiene una actividad científica con proyección internacional. Participamos y lideramos proyectos europeos, formamos parte de redes de investigación en lesión medular y tenemos una trayectoria consolidada en neurociencia, neurorehabilitación, neurofisiología y terapias avanzadas.

Colaboramos activamente con redes como la Sociedad Internacional de la Médula Espinal (ISCoS) y lideramos o colaboramos con grupos punteros en terapias celulares,

biomateriales, estimulación y recuperación funcional, nanotecnología y robótica aplicada. Proyectos como HARIA, DREIMS o By AXON Piezo4Spine, son algunos ejemplos.

En lesión medular pediátrica, participamos en la red PEPSCI, comparando nuestras prioridades clínicas con otros cinco países europeos para establecer los mejores estándares de cuidado.

Asimismo, en esa dimensión internacional y poniendo el foco en los pacientes, nos enorgullece haber acompañado la trayectoria de deportistas paralímpicos de primer nivel que han llegado a competir en Juegos Paralímpicos y a obtener medallas para España.

4. Uso de las medidas de prevención y nuevas tecnologías.

El uso correcto de los sistemas de retención infantil —sillas, alzadores, el posicionamiento mirando hacia atrás— sigue siendo una asignatura pendiente en España. ¿Han observado una correlación clara entre el uso incorrecto de estos sistemas y la gravedad de las lesiones que atienden?

La evidencia es muy clara: cuando un menor no viaja con un sistema de retención infantil adecuado, bien instalado y correctamente ajustado, el riesgo de lesión grave aumenta de forma muy importante.

En nuestro hospital no constituye la casuística predominante, pero desde la experiencia clínica sabemos que en los traumatismos de alta energía la protección adecuada marca una diferencia decisiva. En seguridad vial infantil no hay margen para relativizar: usar siempre el sistema adecuado y usarlo bien salva vidas y evita secuelas irreversibles.

El vehículo autónomo promete eliminar el error humano, que está detrás del 90% de los accidentes. Desde su experiencia clínica. ¿Qué expectativas tiene sobre el impacto real de esta tecnología en los ingresos de un centro como el suyo en las próximas décadas?

Todo avance que reduzca el error humano puede tener un impacto muy positivo. Si disminuyen las colisiones asociadas a distracciones, fatiga, alcohol, drogas o velocidad inadecuada, es razonable pensar que también podrían reducirse parte de las lesiones medulares traumáticas vinculadas al tráfico.

Ahora bien, la tecnología no elimina por sí sola todo el riesgo. Durante bastante tiempo convivirán vehículos con distintos niveles de automatización, infraestructuras desiguales y comportamientos humanos imprevisibles. Mi impresión es que veremos una reducción progresiva de determinados siniestros, pero no una desaparición completa del trauma grave. Y mientras exista trauma, seguirá siendo imprescindible contar con sistemas asistenciales altamente especializados como el nuestro.

5. Impacto en la vida personal y familiar.

Un accidente de tráfico grave no solo cambia la vida del paciente, cambia la de toda su familia de un día para otro. ¿Cómo acompaña el hospital a las familias en ese momento inicial de *shock* e incertidumbre, cuando todavía no saben muy bien a qué se enfrentan?

Ese acompañamiento empieza prácticamente desde el ingreso. La familia llega en una situación de enorme impacto emocional y necesita, ante todo, información clara, escucha, cercanía y una orientación en base a expectativas realistas.

"La movilidad urbana y el auge de la bicicleta y de los vehículos de dos ruedas, con desplazamientos más vulnerables desde el punto de vista físico, obligan a reforzar mucho la prevención. La convivencia segura entre modos de transporte y el diseño urbano también son cuestiones sanitarias."

En el Hospital Nacional de Parapléjicos trabajamos con un enfoque multidisciplinar, en el que no solo intervienen los equipos médicos y de enfermería, sino también profesionales de fisioterapia, terapia ocupacional, logopedia, psicología y trabajo social. El objetivo es ayudar a ordenar desde el primer momento una realidad compleja y acompañar tanto al paciente como a su entorno en el proceso de adaptación.

La lesión medular irrumpe de forma brusca en la vida familiar. Por ello, nuestro trabajo no consiste solo en tratar una lesión, sino también en ayudar a reconstruir expectativas y un proyecto de vida.

La lesión medular de origen no traumático —tumores, enfermedades degenerativas— gana peso frente a la traumática con el envejecimiento de la población. ¿Está el hospital reorientando recursos y especialidades para adaptarse a este nuevo escenario?

Sí, claramente, es una realidad asistencial ya consolidada. En 2025, de los 222 nuevos pacientes ingresados para tratamiento integral, 101 presentaban lesión medular de origen no traumático. Además, en este grupo la edad media

fue de 55 años, superior a la de las lesiones traumáticas, y las causas más frecuentes fueron las vasculares, seguidas de las complicaciones posquirúrgicas, las tumorales y las inflamatorias o autoinmunes.

Este perfil exige una respuesta clínica especialmente compleja, porque con frecuencia conviven procesos neurológicos con enfermedades oncológicas, vasculares, infecciosas o degenerativas. Por eso estamos reforzando la coordinación entre especialidades y avanzando hacia un tratamiento físico aún más individualizado, capaz de integrar la lesión medular dentro del contexto clínico completo de cada persona.

Su especialidad es la rehabilitación, una disciplina que trabaja con la recuperación funcional pero también con la reconstrucción del proyecto vital de la persona. ¿De qué manera esa visión holística impregna la cultura del hospital que ahora dirige?

Diría que esa visión no es un complemento, sino la esencia misma del Hospital Nacional de Parapléjicos desde sus orígenes. La lesión medular no afecta solo a la movilidad; afecta a la autonomía en la vida cotidiana, a la esfera emocional, al trabajo, a la vida familiar y a la forma en la que una persona imagina su futuro.

Por eso nuestra cultura asistencial es necesariamente holística. Ponemos al paciente en el centro y trabajamos no solo para mejorar funciones, sino para acompañar la reconstrucción de su proyecto vital. Rehabilitar no es únicamente recuperar capacidades físicas; es ayudar a que la persona pueda rehacer su vida.

6. Aprendizaje personal.

Para cerrar, una pregunta inevitable: después de más de dos décadas viendo las consecuencias más devastadoras de los accidentes de tráfico. ¿Cómo conduce usted? ¿Ha cambiado su conciencia a la hora de tomar el volante?

Claro que cambia. Cuando una trabaja tantos años cerca de consecuencias tan duras de un accidente, deja de ver la seguridad vial como una obligación externa y empieza a vivirla como una responsabilidad profundamente personal. Conduzco con mucha más conciencia del riesgo, con más prudencia y con la convicción de que un segundo, una distracción o una mala decisión pueden cambiar una vida para siempre. Cuando trabajas cada día con personas que han visto truncado su proyecto de vida en la carretera, entiendes que conducir bien no es solo cumplir una norma: es un acto de responsabilidad hacia uno mismo y hacia los demás.

"Todo avance que reduzca el error humano puede tener un impacto muy positivo. Sin embargo, la tecnología no elimina por sí sola todo el riesgo. Mi impresión es que veremos una reducción progresiva de determinados siniestros, pero no una desaparición completa del trauma grave."

ENTREVISTA CON CAROLINA LÓPEZ

SERNAUTO, la Asociación Española de Proveedores de Automoción, es la voz del sector y representa a los fabricantes de componentes instalados en España ante administraciones públicas, instituciones y organismos nacionales e internacionales. La entidad agrupa a empresas de toda la cadena de valor —desde grandes grupos multinacionales hasta pymes— y trabaja en el impulso de la industria a través de la innovación, la cooperación tecnológica, la internacionalización y la sostenibilidad.

Hablamos en exclusiva sobre industria, innovación y seguridad vial con Carolina López, Gerente de Comunicación y Sostenibilidad de SERNAUTO, para conocer su visión sobre los principales retos y oportunidades que afronta el sector de la automoción en el actual escenario de transformación.

> El tejido de proveedores español es altamente competitivo, innovador y exportador. Debemos reforzar el relato país: no solo ensamblamos vehículos, también diseñamos y producimos tecnología clave.

Carolina López
Gerente de Comunicación y Sostenibilidad en SERNAUTO

1. Reivindicar el rol de los proveedores.

Los proveedores de automoción suministran el 75% de los componentes que definen la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad de un vehículo. Sin embargo, cuando hablamos de seguridad vial en España, el debate gira en torno a la DGT, la velocidad o el alcohol. ¿Siente que los fabricantes de componentes están suficientemente presentes en esa conversación?

Aunque el debate público en España suele centrarse en actores como la DGT o en factores de comportamiento, lo cierto es que cuando hablamos de seguridad vial, es importante tener también en cuenta el factor de la tecnología. Los proveedores de automoción llevan décadas desarrollando componentes y sistemas (como los conocidos ADAS), que hacen un vehículo más seguro, conectado y automatizado. De ahí que siempre incidamos en la importancia del rejuvenecimiento del parque, porque en la medida que la Administración promueva la renovación de los vehículos más antiguos, estaremos favoreciendo que toda esa tecnología llegue a nuestras carreteras. Y esa tecnología salva vidas.

Es clave avanzar hacia un enfoque más integral, en el que tecnología, regulación y concienciación trabajen conjuntamente.

El sector de automoción representa el 10% del PIB español y el 18% de las exportaciones nacionales. Concretamente, los proveedores de automoción facturan más de 41.000 millones de euros y dan empleo a más de 325.000 personas de forma directa e indirecta. ¿Por qué España no se percibe a sí misma como potencia mundial en fabricación de automoción?

España es una potencia industrial en automoción, pero quizá no se comunica con suficiente fuerza. Somos líderes en fabricación de vehículos en Europa y contamos con una cadena de valor sólida y altamente internacionalizada.La percepción muchas veces no acompaña a la realidad, porque operamos en un entorno muy globalizado, donde muchas empresas trabajan para marcas internacionales. Sin embargo, el tejido de proveedores español es altamente competitivo, innovador y exportador. Debemos reforzar el relato país: no solo ensamblamos vehículos, también diseñamos y producimos tecnología clave.

2. Tecnologías de presente y futuro.

En 2024, el sector de proveedores de automoción invirtió 1.245 millones de euros en I+D+i, casi el triple que la media industrial española. ¿Qué estamos diseñando hoy que dentro de unos años verá el mundo entero en sus coches?

Efectivamente, el sector de proveedores de automoción es uno de los sectores que más invierten en I+D+i de nuestro país. La inversión que están realizando nuestras empresas ya se está traduciendo en tecnologías que serán estándar en los próximos años: electrificación (baterías, electrónica de potencia), sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS), conectividad, aligeramiento de materiales y soluciones para economía circular.

Estamos diseñando componentes más inteligentes, seguros y sostenibles. Es decir, el vehículo del futuro (más eficiente, autónomo y conectado) ya se está desarrollando hoy en nuestras plantas y centros tecnológicos.

El Plan España Auto 2030 aspira a elevar el valor de la automoción de 85.000 a 120.000 millones de euros en una década. Para los fabricantes de componentes, ¿es una oportunidad o una carrera contrarreloj?

El Plan España Auto 2030 es claramente una oportunidad, pero también implica urgencia. El sector está en plena transformación y los plazos son exigentes. Para los proveedores, supone una ocasión única para reforzar capacidades industriales, atraer inversión y posicionar a España como *hub* de movilidad sostenible. Pero requiere acompañamiento: políticas industriales estables, apoyo a la innovación y medidas que faciliten la transición del tejido empresarial.

La electrificación transforma radicalmente qué componentes se fabrican y cuáles desaparecen. ¿Cómo está afrontando el tejido industrial español esa reconversión? Especialmente, las empresas medianas y pymes que dependen de componentes de transmisión o motor de combustión.

La electrificación implica una transformación profunda del mix de producto. Los componentes vinculados al motor de combustión pierden peso, mientras ganan protagonismo otros relacionados con baterías, electrónica o gestión térmica.

El tejido industrial español está reaccionando con inversión, diversificación y apuesta por la innovación. En el caso de las *pymes*, el reto es mayor, por lo que es clave facilitar su acceso a financiación, formación y colaboración en ecosistemas industriales. La reconversión no es opcional, pero sí puede ser una oportunidad si se gestiona adecuadamente.

El siguiente paso a los ADAS es la conducción autónoma, con vehículos capaces de comunicarse entre sí y con la infraestructura, donde el desarrollo de la tecnología 5G y la regulación serán factores clave. ¿Qué empresas del ecosistema SERNAUTO están ya fabricando en España los sensores, radares o módulos de conectividad que hacen posible esa comunicación?

Como responsables del 75% del valor del vehículo, los proveedores de automoción jugamos un papel protagonista en la movilidad conectada y autónoma. El ecosistema de SERNAUTO cuenta con empresas punteras que ya desarrollan y fabrican en España tecnologías clave para la movilidad conectada y autónoma, como Ficosa o GMV. Estas compañías trabajan en sensores, radares, sistemas de visión y comunicación vehículo-entorno (V2X). Pero, además, como coordinadores de la Plataforma Tecnológica Española de Automoción y Movilidad "Move to Future" – M2F, y más allá del desarrollo tecnológico de las empresas, es fundamental reconocer la aportación de los centros tecnológicos y las universidades. Estas entidades están impulsando la investigación, la validación y la transferencia de estas tecnologías al tejido industrial, ayudando a acelerar la llegada de una movilidad más segura, cooperativa, conectada y automatizada.

> "El Plan España Auto 2030 es una oportunidad, pero también implica urgencia. Para los proveedores, supone una ocasión única para reforzar capacidades industriales, atraer inversión y posicionar a España como *hub* de movilidad sostenible."

En conjunto, este ecosistema —industria, centros de conocimiento y universidades— está construyendo las capacidades que España necesita para liderar esta transición.- Para ello, será clave seguir contando con una regulación inteligente y estable, así como con una colaboración público-privada que facilite el despliegue de estas soluciones en condiciones reales de mercado.

Si todos los vehículos equipasen de serie los sistemas ADAS que ya fabrican sus asociados, se podrían prevenir el 40% de los siniestros y un elevado número de víctimas en carretera. ¿Qué frena que eso ocurra?

El principal freno no es tecnológico, sino económico y regulatorio. Aunque muchos sistemas ADAS ya son obligatorios en nuevos vehículos en la UE, su penetración total requiere tiempo. Además, el precio del vehículo, la renovación lenta del parque y la falta de conocimiento del usuario influyen. Es fundamental acelerar la renovación del parque y fomentar el conocimiento de estas tecnologías, que tienen un impacto directo en la reducción de accidentes.

Ficosa inventó el primer retrovisor digital del mundo. Gestamp lidera globalmente la estampación en caliente para carrocerías seguras. Antolín fabrica sistemas que

detectan la somnolencia del conductor. ¿Sabe el ciudadano español que viaja cada día protegido por tecnología desarrollada en su país?

Probablemente, no lo suficiente. Casos como Ficosa, Gestamp, Antolin, CIE Automotive, Mondragón, Teknia, Zanini, FAE o Industrias Alegre, por poner solo algunos ejemplos de empresas españolas, reflejan el nivel de excelencia industrial en España.

Sin embargo, el ciudadano no siempre es consciente de que muchas de las tecnologías que mejoran su seguridad se diseñan y fabrican aquí. Reforzar ese conocimiento es importante para poner en valor la industria y generar orgullo industrial, así como mostrar todo lo que estas empresas pueden ofrecer en términos de carrera profesional. Hace tiempo que la industria de proveedores de automoción dejó de ser una industria meramente manufacturera para convertirse en un sector tecnológico que ofrece multitud de oportunidades dentro y fuera de nuestras fronteras.

3. La sostenibilidad como oportunidad.

La antigüedad media del parque español supera los 14 años. ¿Cuál es la medida más urgente para que los avances de sus asociados lleguen antes a las carreteras?

La medida más urgente es acelerar la renovación del parque automovilístico. Un vehículo nuevo incorpora múltiples sistemas de seguridad que no están presentes en uno de más de 10 o 15 años. Son necesarias políticas estables de incentivo a la renovación, que tengan en cuenta no solo la descarbonización, sino también la seguridad vial. Renovar el parque es una de las formas más eficaces de reducir la siniestralidad.

SERNAUTO ha aprobado su Plan de Acción 2026 para anticipar la directiva CSRD y convertir la sostenibilidad en un factor competitivo real. ¿Sostenibilidad y competitividad industrial van de la mano o todavía hay tensión entre ambas?

Nuestro planteamiento siempre ha sido mostrar que la sostenibilidad es una palanca más para reforzar la competitividad de las empresas, ya que ayuda a las empresas a ser más elegibles, consiguiendo ser homologados como proveedor, conseguir nuevos contratos, acceder a financiación (pública y privada) y captar y retener talento. Además, ayuda a mitigar riesgos y reduce costes a largo plazo; por ejemplo, gracias a medidas de eficiencia energética o de economía circular.

El grado de implicación de los fabricantes de componentes con la sostenibilidad es muy alto. En su mayoría, llevan años desarrollando estrategias y planes de sostenibilidad que están teniendo un impacto muy positivo, no solo a nivel medioambiental, sino también social con sus empleados y en las comunidades en las que operan. Buena parte de la fuerte inversión que destinan a la I+D+i va destinada a desarrollar productos y sistemas que hacen que los vehículos sean cada vez más eficientes, seguros, conectados y automatizados; y los procesos de producción cada vez más sostenibles.

Los componentes más ligeros reducen emisiones, pero también mejoran la seguridad en un impacto o accidente. ¿Es la sostenibilidad de materiales el gran aliado invisible de la seguridad vial?

Absolutamente. La sostenibilidad de materiales es un aliado clave —y, como dices, invisible —, de la seguridad vial. Materiales más ligeros permiten reducir emisiones, pero también optimizar la absorción de energía en caso de impacto. Las innovaciones en acero avanzado, aluminio o materiales compuestos están contribuyendo a vehículos más seguros y eficientes al mismo tiempo. Es un claro ejemplo de cómo sostenibilidad y seguridad convergen.

> "El ecosistema formado por industria, centros de conocimiento y universidades está construyendo las capacidades para que España lidere la transición a la movilidad conectada y autónoma. Será clave seguir contando con una regulación inteligente y estable, así como con una colaboración público-privada que facilite el despliegue de estas soluciones."

4. Punto de inflexión.

Para cerrar y con la mirada puesta en el 2030. ¿Cómo le gustaría que se recordase este periodo para la industria española de componentes?

Nos gustaría que este periodo se recordase como el momento clave en el que Europa tomó plena conciencia del valor estratégico de su industria de automoción y puso en marcha medidas reales, ambiciosas y sostenidas para reforzar su competitividad. En el caso de España, como la etapa en la que ese impulso se tradujo en hechos concretos: la materialización del Plan España Auto 2030, el fortalecimiento del ecosistema industrial y el posicionamiento definitivo de nuestro país como referente global.

Un periodo en el que la industria española de proveedores de automoción no solo se adaptó a la transformación, sino que alcanzó un nivel de liderazgo internacional sin precedentes, impulsando una movilidad más segura, sostenible y tecnológicamente avanzada. Y todo ello contribuyó decisivamente al progreso y modernización de nuestro país, así como a la mejora de la seguridad vial y al avance hacia la ansiada visión de cero víctimas en carretera. Lo que sería un triunfo para todos.

DATOS POSVENTA

El total de kilómetros que recorren los vehículos corporativos sigue aumentando año a año. La comparativa histórica recoge también la tendencia a alargar su vida útil, con un impacto tanto en términos de eficiencia ambiental como de seguridad vial. No hay novedades en los datos de entrada al taller por operaciones de mantenimiento, con un 49% de visitas por cambio de neumáticos y un 83% por cambio de aceite / filtros.

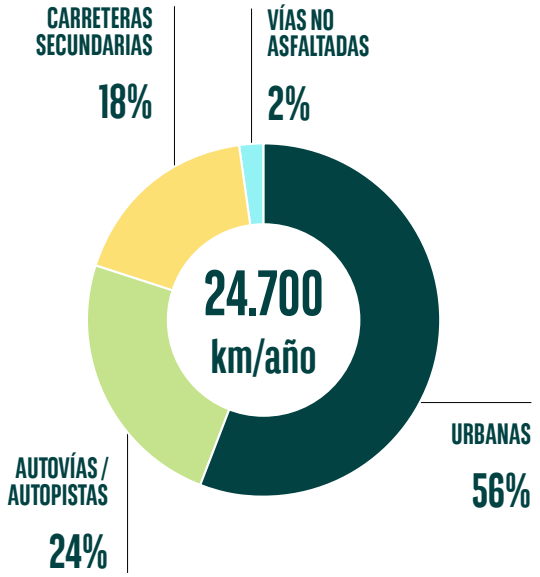
Los datos se extraen de un estudio elaborado por GiPA a partir de entrevistas personales a usuarios de vehículos de empresa en toda España.

VER METODOLOGÍA

NUEVO INCREMENTO DE LA MEDIA DE KILÓMETROS RECORRIDOS POR LOS VEHÍCULOS CORPORATIVOS

El kilometraje anual de los vehículos corporativos mantiene la **tendencia al alza de los últimos años** y vuelve a incrementarse en 2025, hasta una **media de 24.700 km**. No se registran cambios relevantes en el porcentaje de uso por tipo de vía.

Kilómetros recorridos por vehículos corporativos por tipo de vía (2025)



- La media de kilómetros anuales recorridos supone un aumento de 100 km respecto a 2024 y de 400 km respecto a 2023.
- La segmentación por tipo de vía presenta un trasvase de 2 p.p. de las vías urbanas a las carreteras secundarias.
- El análisis por tipo de vehículo y vía muestra un mayor uso de autopistas y autovías por parte de los turismos (31%).

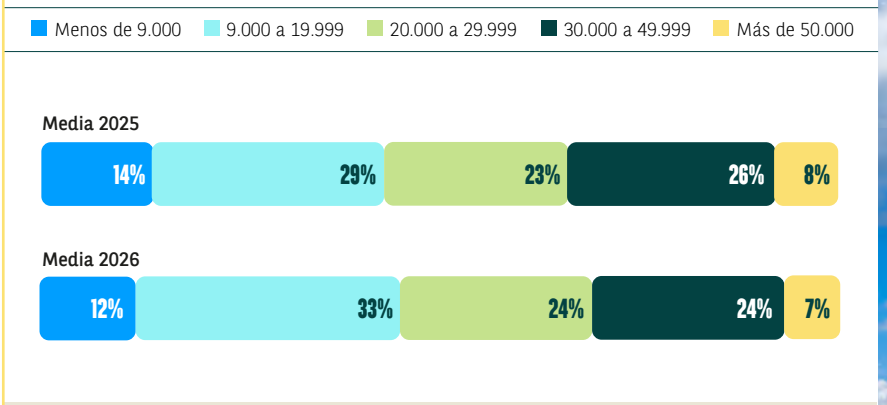
USO MAYORITARIO PARA TRAYECTOS PROFESIONALES

70%	29%	1%
PROFESIONAL	PROFESIONAL Y PERSONAL	SOLO PERSONAL

- Aunque la gran mayoría del parque corporativo sigue utilizándose únicamente para desplazamientos profesionales, la tendencia apunta al incremento progresivo de la combinación del uso profesional y personal (+2 p.p. en el último año).

NUEVO INCREMENTO DE LA MEDIA DE KILÓMETROS RECORRIDOS POR LOS VEHÍCULOS CORPORATIVOS (CONT.)

Distribución del parque corporativo por media de kilómetros recorridos



- Un tercio de los vehículos corporativos realiza más de 30.000 kilómetros al año.
- Apenas se registran diferencias en la distribución de la media de kilómetros recorridos respecto al año anterior.
- Aumenta principalmente la cifra de vehículos que realizan de 9.000 a 20.000 km (+4 p.p.).

LOS COMERCIALES RECORREN CERCA DE 4.000 KM MÁS AL AÑO QUE LOS TURISMOS

TURISMOS
22.000 KM

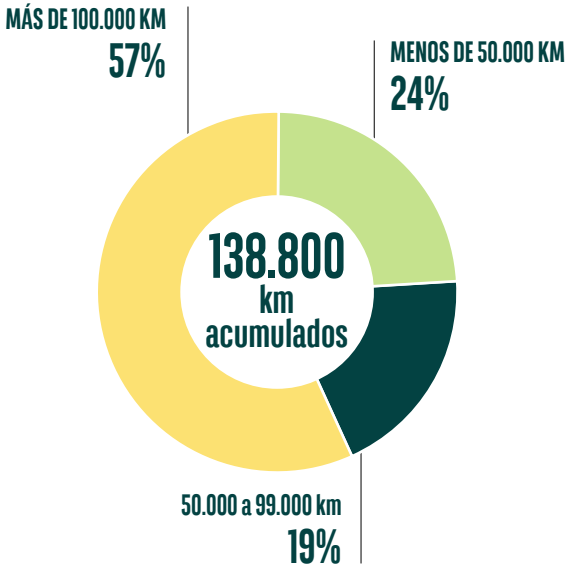
COMERCIALES
25.900 KM

Junto con la diferencia total, destaca que un 60% de comerciales realiza más de 20.000 km al año, frente a un 42% de turismos.

LA VIDA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS CORPORATIVOS POR KM RECORRIDOS AUMENTA MÁS DE UN 10% EN UNA DÉCADA

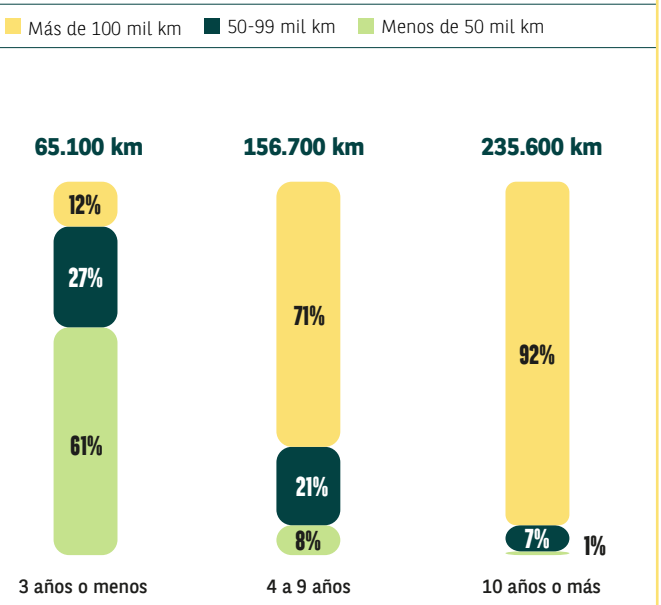
El análisis de la evolución de la vida útil de los vehículos corporativos por kilómetros recorridos presenta un incremento del 10,5% en la última década: **de los 125.600 kilómetros registrados en 2017 a los 138.800 de 2026**. La distribución del kilometraje medio realizado por los vehículos actuales se mantiene estable respecto a años anteriores.

Kilometraje medio de un vehículo corporativo en su vida útil



- El kilometraje medio acumulado por vehículo (138.800 km) aumenta en 1.900 km respecto a 2025, en el mayor incremento de los últimos cinco años.
- Entre los vehículos con más de 100.000 km en el contador, un 12% acumula de 100.000 a 149.000 km y un 45%, más de 150.000 km.

Distribución de kilómetros recorridos por antigüedad del vehículo

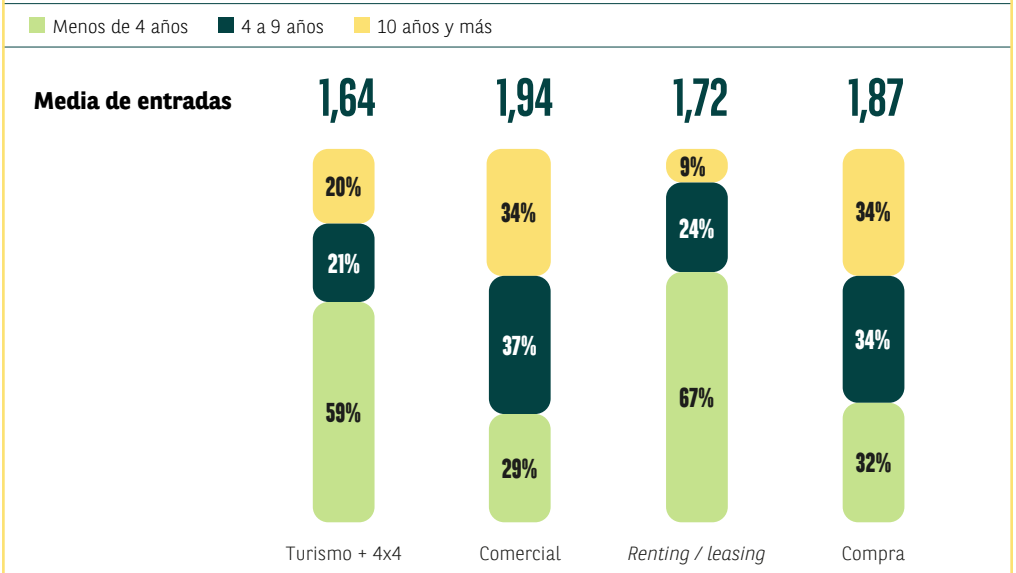


- El incremento de los kilómetros recorridos afecta a los vehículos de todas las franjas de antigüedad. Destacan los 235.600 km recorridos por los vehículos de 10 años o más (aumento anual de más de 10.000 km).
- Pese al incremento general, desciende en 6 p.p. el porcentaje de vehículos de 10 años o más con más de 100.000 km realizados.

LOS VEHÍCULOS COMERCIALES Y LOS MODELOS DE COMPRA DIRECTA VISITAN EL TALLER CON MAYOR FRECUENCIA

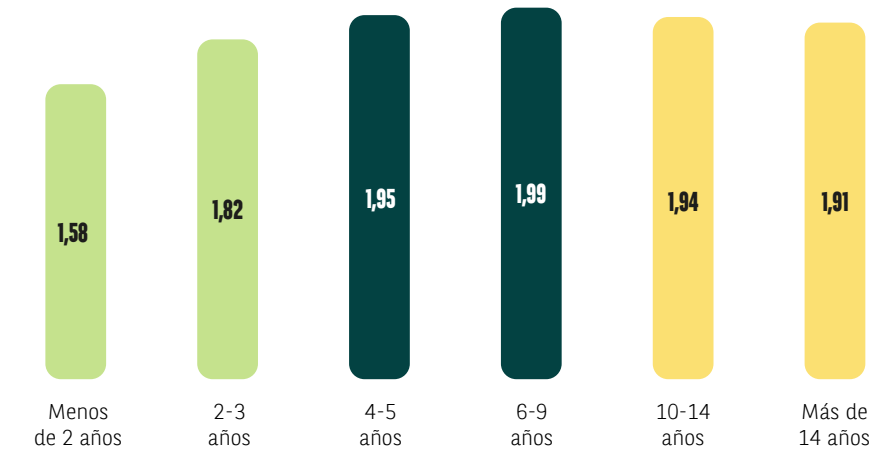
La media de entradas al taller de los vehículos corporativos mantiene unos datos similares a ediciones anteriores, con **cerca de dos visitas al año y una mayor frecuencia de los vehículos comerciales y los procedentes de compra directa**. Por antigüedad, destaca un **descenso de la media de entradas de los vehículos de más de 10 años**.

Entradas al taller por categoría, modelo de financiación y antigüedad



- Por categorías, se registra un incremento anual de las entradas al taller de los modelos de menos de 4 años, tanto en turismos (+11 p.p.) como en LCV (+5 p.p.). Por el contrario, las visitas de los turismos de 10 años o más caen 12 p.p.
- Por modelo de financiación, los vehículos 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)



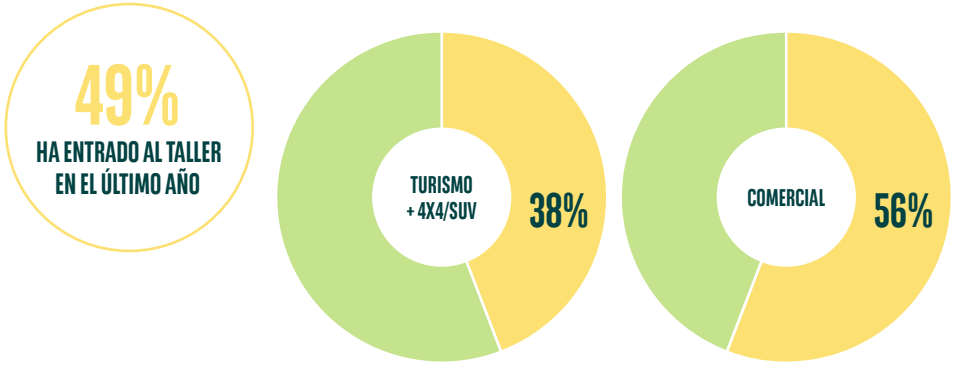
- En el análisis de las entradas al taller por antigüedad de los modelos destaca el ligero descenso de la media de visitas de los vehículos de más de 10 años, que provoca que la franja más asidua al taller sea en esta edición la de 6 a 9 años.
- Destaca principalmente el descenso en la franja de 10 a 14 años (-0,9 puntos respecto a 2025), que en la edición anterior concentraba la mayor media de visitas.

MAYOR MANTENIMIENTO EN VEHÍCULOS COMERCIALES QUE EN TURISMOS

No se registran diferencias en el porcentaje de vehículos corporativos que han visitado el taller en el último año para **cambio de neumáticos (49%) y revisiones y cambio de aceite o filtros (83%)**. Con ello, se mantiene la media de un porcentaje de visitas más elevado en vehículos comerciales que en turismos.

Cambio de neumáticos

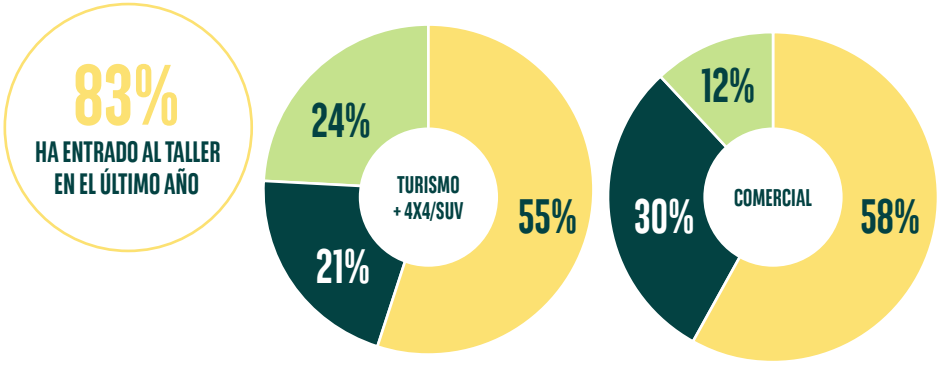
Sí | No



- El porcentaje total de vehículos corporativos que ha entrado al taller para cambio de neumáticos ha descendido 1 p.p. en el último año. El porcentaje en turismos se mantiene igual y en comerciales aumenta 1 p.p.

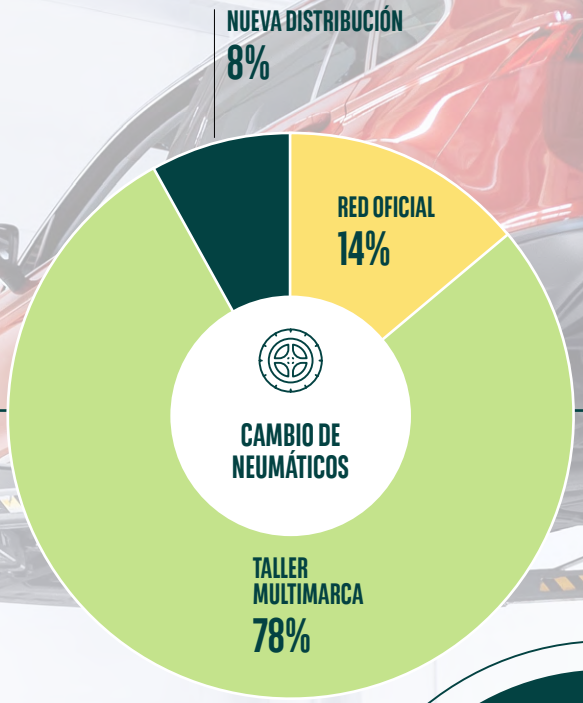
Cambio de aceite / filtros

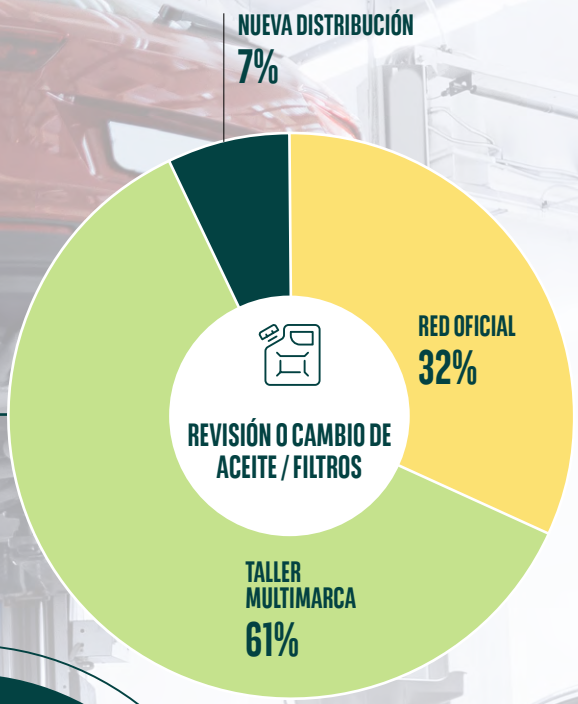
Revisión completa | Solo aceite más filtros | Sin visitas al taller



- Tampoco hay diferencias anuales significativas en los porcentajes de visitas por cambio de aceite o filtros. Entre el 55% y el 58% de los vehículos realizaron la revisión completa que marca el libro del fabricante, mientras que el 21-30% solo cambió el aceite más filtros.

LOS TALLERES MULTIMARCA SE MANTIENEN COMO LOS FAVORITOS PARA OPERACIONES DE MANTENIMIENTO, CON INCREMENTO PROGRESIVO DE LA NUEVA DISTRIBUCIÓN





LOS VEHÍCULOS DE ***RENTING*** SON LOS QUE ACUDEN CON MAYOR FRECUENCIA A LOS TALLERES DE LA RED OFICIAL: UN 34% EN CAMBIOS DE NEUMÁTICOS (SOLO 8% EN COMPRA DIRECTA) Y UN 65% EN REVISIONES Y CAMBIO DE ACEITE / FILTROS (20% EN MODELOS DE COMPRA DIRECTA).

MOVILIDAD ELÉCTRICA EN FLOTAS CORPORATIVAS

Los conductores de vehículos corporativos se muestran todavía muy reticentes a realizar la transición a la movilidad eléctrica, incluso reconociendo de forma mayoritaria que el coste de la recarga es más asequible y en el supuesto de que mejorara la red. Estos datos parecen indicar la necesidad de desarrollar estrategias alternativas para aumentar la confianza de los usuarios.

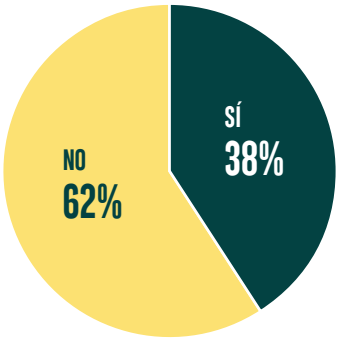
Los datos se extraen de un estudio elaborado por *GiPA* a partir de entrevistas personales a usuarios de vehículos de empresa en toda España.

VER METODOLOGÍA

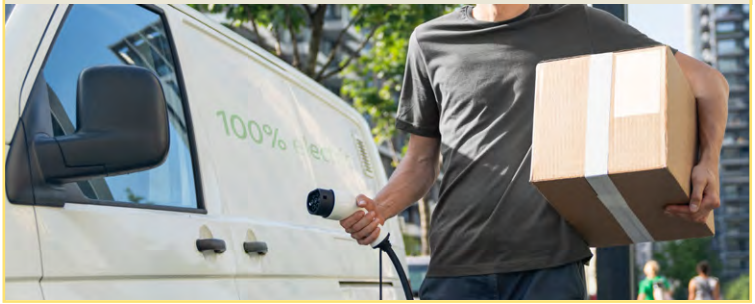
LEVE RETROCESO TANTO EN EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS POR PARTE DE LOS CONDUCTORES CORPORATIVOS COMO EN LA PREDISPOSICIÓN AL CAMBIO

El porcentaje de conductores de flotas corporativas que ha conducido alguna vez un vehículo eléctrico **cae 2 p.p. en un año, hasta el 38%**. La experiencia de uso sigue siendo uno de los principales motores para cambiar a la movilidad eléctrica, aunque con porcentajes también inferiores a un año atrás.

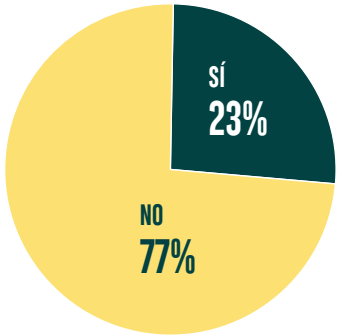
¿Ha conducido un vehículo eléctrico alguna vez?



- Aunque en porcentajes inferiores al año anterior, la mayor proporción de uso de eléctricos se concentra de nuevo en modelos de *renting* y *leasing* (ambos con un 47%), frente a compra directa (34%).
- Por tipo de vehículo, es más común en turismo / 4x4 (46%) que en vehículo comercial (35%).



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



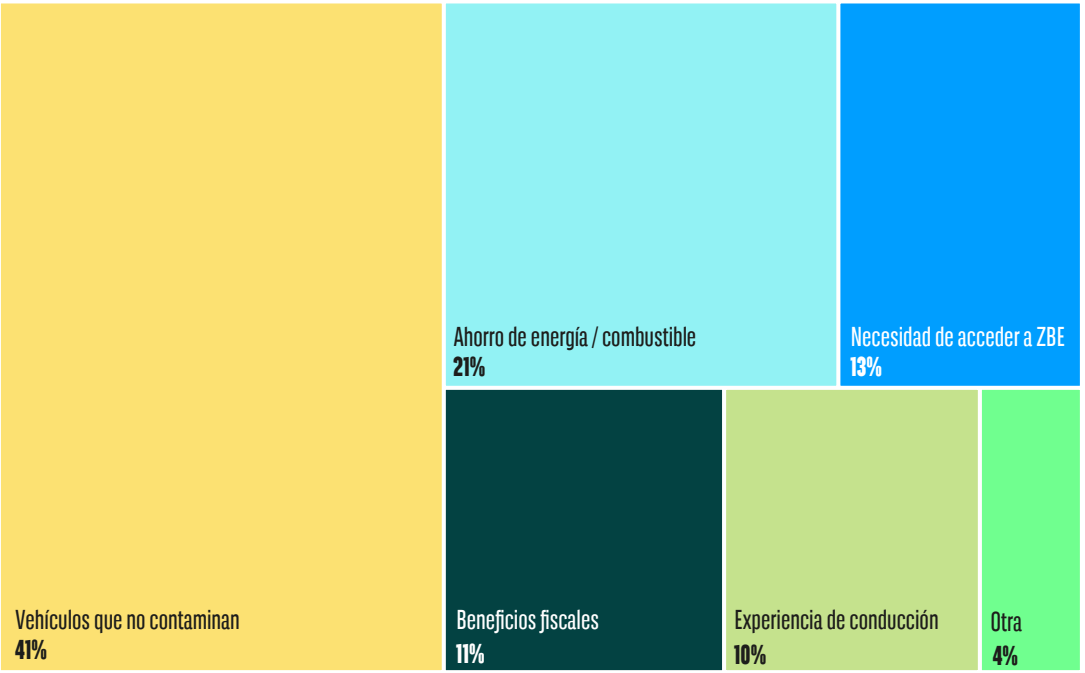
Según sí ha conducido un vehículo eléctrico...

- La predisposición al cambio del vehículo actual a un modelo eléctrico también muestra una caída anual de 2 p.p. entre conductores de flotas corporativas.
- Entre usuarios que ya han conducido un vehículo eléctrico, el porcentaje se sitúa en el 43% (-3 p.p. en la comparativa anual).

LA CONCIENCIACIÓN MEDIOAMBIENTAL ES EL PRINCIPAL MOTIVO PARA EL CAMBIO A LA MOVILIDAD ELÉCTRICA, CON IMPORTANCIA AL ALZA DEL AHORRO DE ENERGÍA/ COMBUSTIBLE Y DESCENSO DE LOS BENEFICIOS FISCALES

La cuestión ambiental se mantiene como la principal razón planteada por los conductores dispuestos a cambiar a un vehículo eléctrico, aunque con un porcentaje inferior a un año atrás (-4 p.p.). Entre el resto de las razones **destaca el notable incremento de la opción relacionada con el ahorro de energía y combustible** (+8 p.p.), en detrimento principalmente de los beneficios fiscales (-6 p.p.).

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

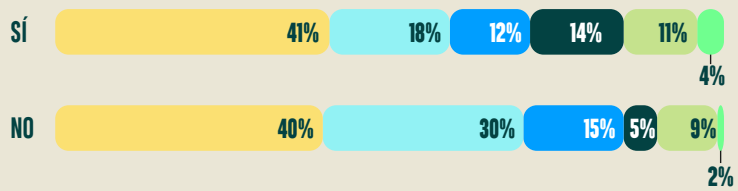


• El análisis de los últimos tres años confirma la tendencia a la pérdida de peso de la concienciación ambiental (del 51% en 2024 al 41% en 2026), frente al fuerte incremento del ahorro de energía y combustible (del 8% en 2024 al 21% en 2026).

Mayor valoración del ahorro entre los no usuarios de vehículos eléctricos

- En la segmentación entre personas que han conducido o no un eléctrico destaca que el ahorro de energía o combustible asciende al 30% entre los no usuarios.
- Por el contrario, los usuarios de eléctricos destacan con un porcentaje significativamente más elevado los beneficios fiscales.
- Cuestiones como la experiencia de conducción o la circulación por ZBE tienden a igualarse respecto a ediciones anteriores.

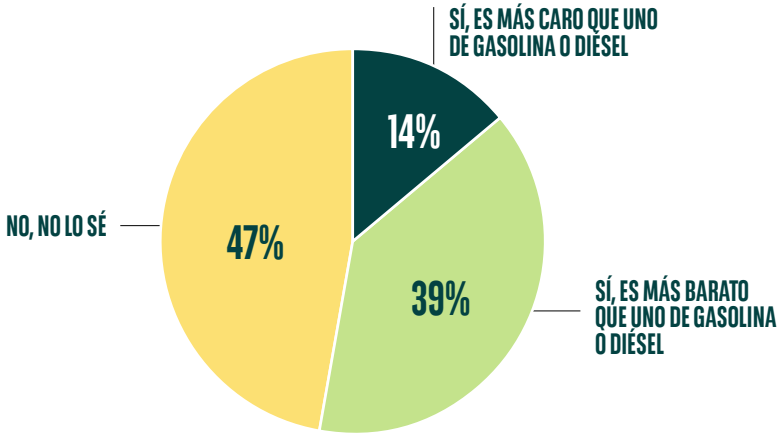
Según si ha conducido un vehículo eléctrico...



CERCA DEL 50% DE CONDUCTORES CORPORATIVOS DESCONOCE EL COSTE MEDIO DE RECARGA DE UN ELÉCTRICO

El porcentaje de conductores de vehículos corporativos que desconocen si cargar un coche eléctrico es más barato o más caro que repostar un vehículo de combustión asciende al 47%, con un aumento de 3 p.p. respecto al año anterior. Entre el resto, **un 14% considera que es más caro y un 39% opina que es más barato**. Los datos oficiales confirman que, efectivamente, **la media de recarga eléctrica es más asequible que el repostaje medio de combustible** en prácticamente todos los supuestos.

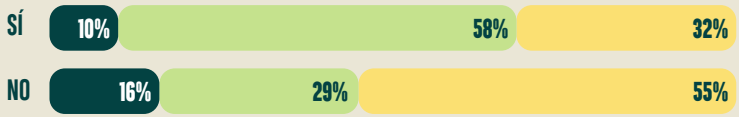
¿Conoce el coste medio por recarga para un vehículo eléctrico?



- Aunque el nivel de desconocimiento es todavía muy elevado, el porcentaje de conductores que opina que la recarga eléctrica es más asequible asciende 6 p.p. en un año.

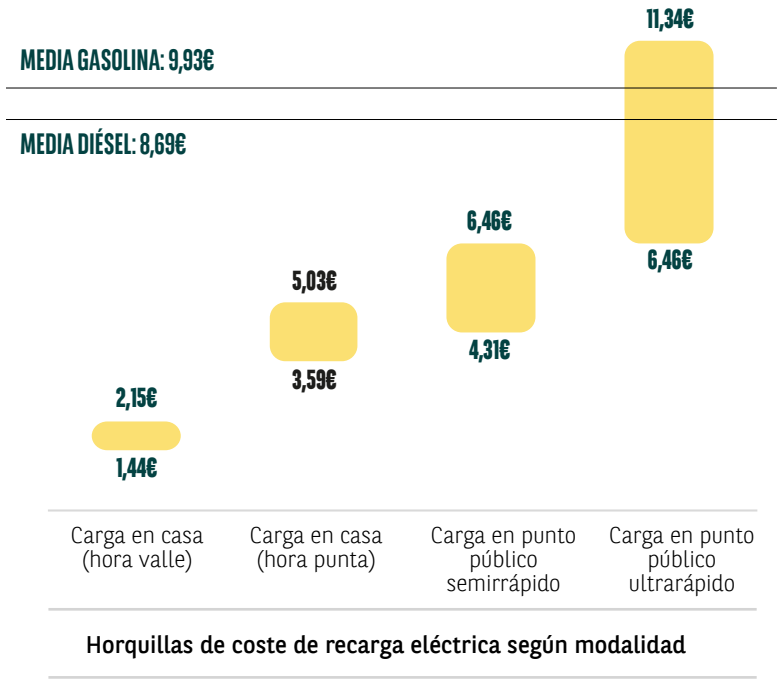
Según sí ha conducido un vehículo eléctrico...

Los usuarios que ya han conducido un eléctrico elevan significativamente la percepción de que es más barato recargar un eléctrico que un diésel o gasolina respecto a la media.



Coste energético de recarga de un vehículo eléctrico vs. repostaje de gasolina y diésel (recorrido de 100 kilómetros)

El gráfico siguiente compara el coste de recarga de un vehículo eléctrico en distintas modalidades de carga y el coste de repostaje de gasolina y diésel para realizar un recorrido de 100 kilómetros. En el caso de la recarga eléctrica se muestra una horquilla de precios, en función del proveedor energético.



Horquillas de coste de recarga eléctrica según modalidad

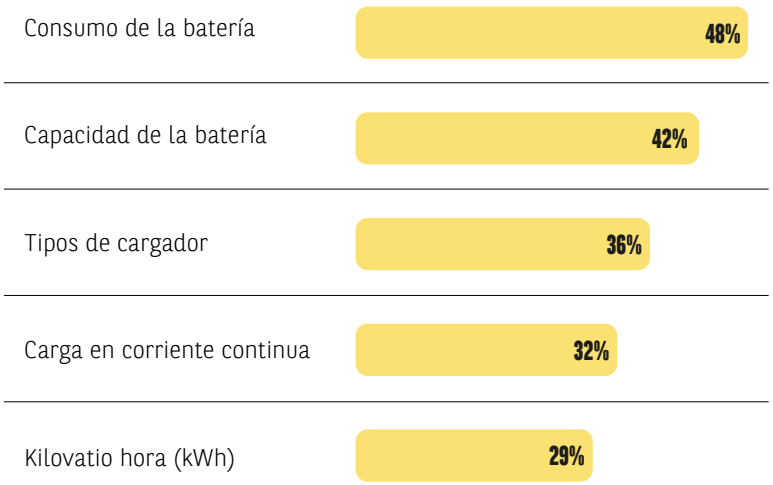
Nota: Datos de precio de la gasolina y el diésel a fecha de 28/04/2026 para Península y Baleares.

Fuentes: Elaboración propia en base a MSI, Repsol y MITECO.

EL NIVEL DE CONOCIMIENTO SOBRE LOS CONCEPTOS DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA SE MANTIENE BAJO

Los conductores de vehículos corporativos siguen poco familiarizados con los principales conceptos vinculados a la movilidad eléctrica, con un **nivel de conocimiento todavía inferior al reconocido el año anterior**. El concepto más conocido es el de "consumo de batería", citado por un 48% (-2 p.p. en la comparativa anual), seguido de la "capacidad de la batería" (42%, -3p.p.)

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



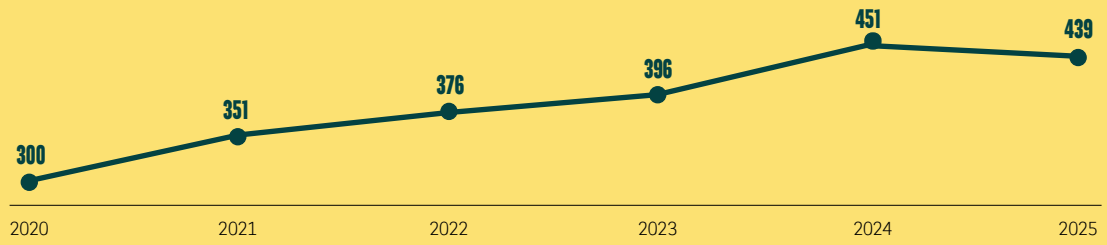
Consumo, capacidad de batería y autonomía en un vehículo eléctrico

- Los kilovatios hora (kWh) es el indicador más común para medir tanto la capacidad de la batería de un vehículo eléctrico como su consumo (kWh consumidos por cada 100 km recorridos). En este sentido, equivale a los litros de un vehículo de combustión.
- La capacidad de la batería determina la autonomía del vehículo, en función de los kilómetros que es capaz de recorrer con la batería completamente cargada.

Valores medios para el top 5 de turismos eléctricos vendidos en España

14,1 KWH/100KM	68,6 KWH	485 KM
Consumo	Capacidad de batería	Autonomía

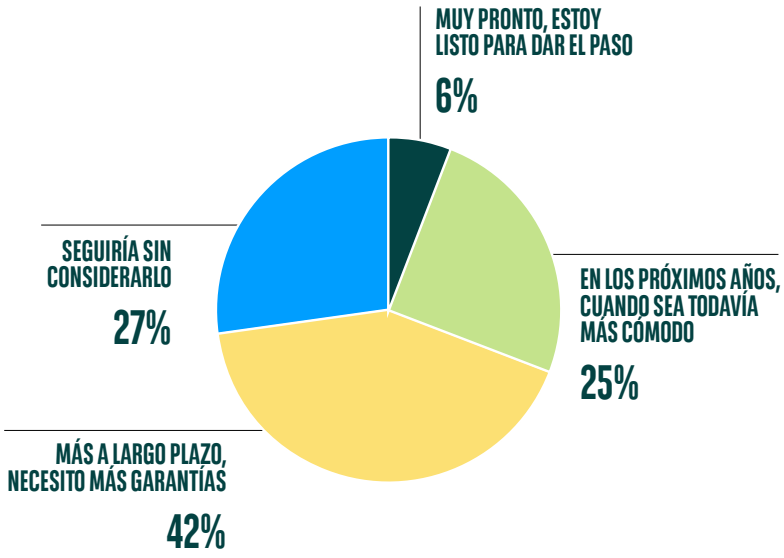
EVOLUCIÓN DE LA AUTONOMÍA MEDIA DE LOS COCHES ELÉCTRICOS (KM)



LA MEJORA DE LA RED DE CARGA PÚBLICA, UNA MEDIDA NECESARIA PERO TODAVÍA INSUFICIENTE PARA LOS USUARIOS

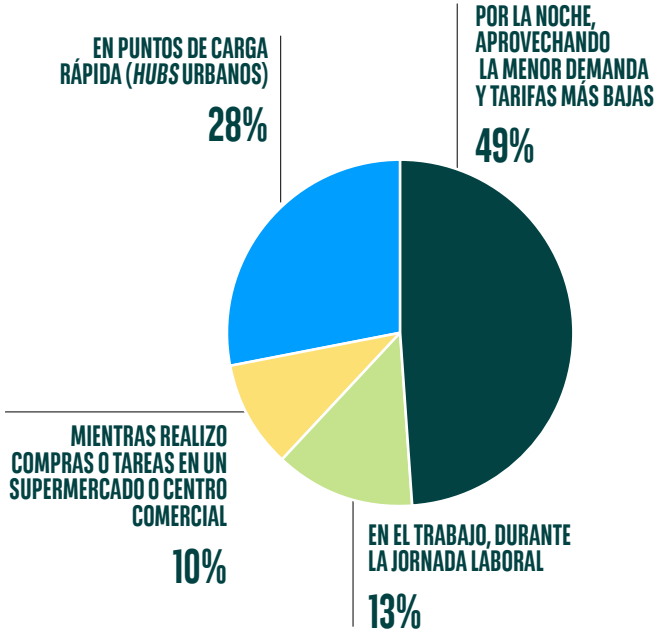
Únicamente un 6% de los conductores de vehículos corporativos consideran que optarían por un vehículo eléctrico si la infraestructura pública de carga siguiera creciendo y se igualara a las gasolineras. El resto de los conductores demandan más garantías (42%) o más comodidad (25%) y hasta un 27% reconoce que no lo consideraría en ningún caso. Estos resultados pueden ligarse con los momentos que los conductores consideran más idóneos para realizar la carga, con un **49% que reconoce que aprovecharía las horas nocturnas y, por tanto, demanda disponer de puntos en su propio domicilio**.

Si la infraestructura de recarga continúa creciendo y se vuelve tan accesible como las gasolineras, ¿cuándo adquiriría un vehículo eléctrico?



- El porcentaje de conductores dispuestos a hacer el cambio asciende al 13% entre aquellos que ya han probado un eléctrico.
- En líneas generales, los conductores de vehículos comerciales se muestran más reticentes a optar por la movilidad eléctrica que los conductores de turismos.

¿Qué momento considera más idóneo para realizar la recarga de su vehículo eléctrico?

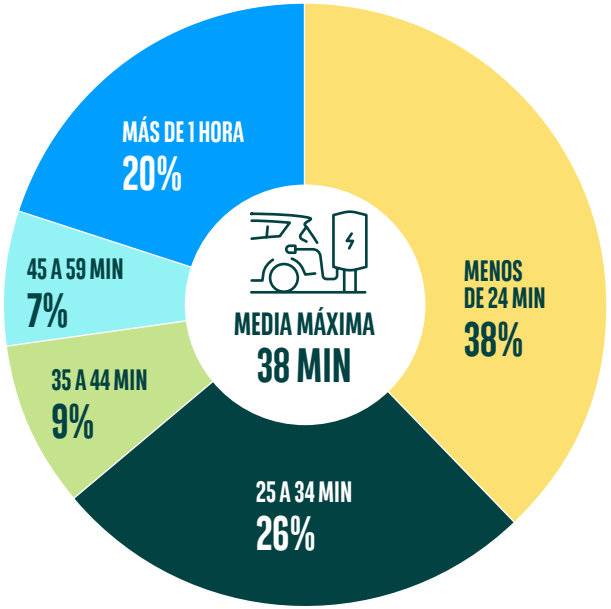


- La carga nocturna es la opción favorita para todos los perfiles de conductores.
- Por tipo de vehículo, la principal diferencia es que los conductores de turismos citan la carga en el trabajo (19%) por encima de la media, mientras los de comerciales dan más peso a los puntos de carga rápida (31%).

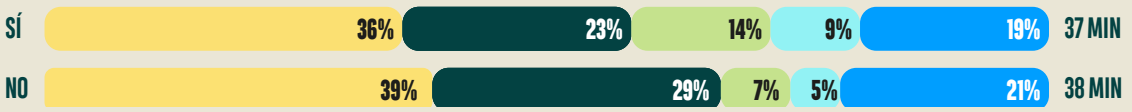
EL TIEMPO MÁXIMO DE CARGA QUE ESPERARÍAN LOS CONDUCTORES CORPORATIVOS EN LA RED PÚBLICA SE MANTIENE POR DEBAJO DE LOS 40 MINUTOS

Los conductores de vehículos corporativos estarían dispuestos a esperar un **tiempo máximo de carga en carretera de 38 minutos, en puntos de la red pública** (únicamente un minuto más que un año atrás). Un 38% de los conductores **cita un tiempo menor a los 24 minutos** y, en el otro extremo, **un 20% aceptaría una espera superior a una hora**. En este caso, no hay diferencias en el tiempo medio deseado entre usuarios y no usuarios de eléctricos.

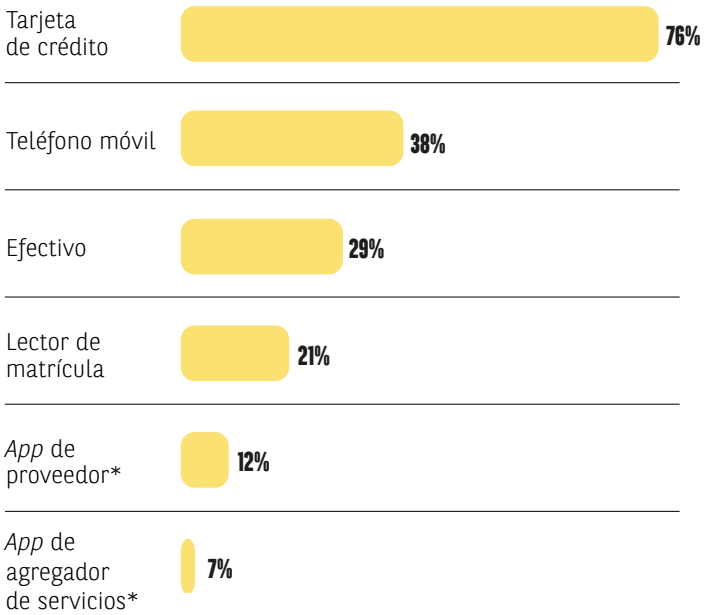
¿Cuánto tiempo estaría dispuesto a esperar en carretera (como máximo) para recargar un vehículo eléctrico?



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 se mantiene como el método de pago favorito a la hora de abonar la recarga de un vehículo eléctrico, aunque con un descenso de 5 p.p. respecto a las respuestas de un año atrás.
- Destaca también la caída en el posible uso del teléfono móvil (-10 p.p.), frente a unos porcentajes similares del resto de opciones respecto a 2025.

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

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS

Tendencias
Electrificación
Sostenibilidad y nueva movilidad

DE LAS INTENCIONES A LOS HECHOS: LA MOVILIDAD CORPORATIVA LLEGA A UN PUNTO DE NO RETORNO

Manuel Burdiel
Director Comercial Arval España

El Barómetro de Flotas 2025 llega cargado de señales. Algunas confirman tendencias que venimos observando desde hace años. Otras marcan un punto de inflexión que merece atención. Y todas juntas dibujan un sector que ha dejado de preguntarse hacia dónde va y empieza a tener que responder cómo va a llegar.

El primer dato que llama la atención es el de la financiación. El *renting* se consolida como la opción mayoritaria, con un 47% de las compañías españolas apostando por él. Pero lo más revelador es el movimiento que hay debajo: el *leasing* gana seis puntos porcentuales mientras la compra directa pierde siete. Las empresas no solo delegan la gestión del vehículo, sino que buscan flexibilidad financiera en un entorno donde el control del coste total de propiedad se ha convertido en el reto número uno de los gestores de flota. El TCO escala a lo más alto de la agenda, acompañado de dos desafíos que van ganando peso: la adaptación a las políticas restrictivas sobre gasolina y diésel, y el fomento de una conducción más responsable entre los empleados. Tres retos que, bien mirados, son caras de la misma moneda: eficiencia, regulación y comportamiento humano.

En el frente de la electrificación, el Barómetro 2025 trae una noticia relevante: vuelve la confianza. Tras un periodo de dudas, las empresas españolas recuperan el optimismo en la transición eléctrica y se sitúan por encima de la media europea. El BEV crece con firmeza, mientras los PHEV retroceden y los HEV se estabilizan. El motivo detrás de este impulso es cada vez más claro: las Zonas de Bajas Emisiones. Su implementación progresiva se consolida como la principal razón para integrar vehículos eléctricos en las flotas, con un incremento de seis puntos respecto al año anterior. La regulación, que durante años fue percibida como una amenaza, empieza a actuar como palanca. Eso sí, las empresas piden más infraestructura y ya empiezan a desarrollar sus propias políticas de carga. No esperan: se adelantan.

Con todo, la barrera más citada sigue siendo la misma de siempre: la falta de puntos de carga. Tanto para turismos como para vehículos comerciales ligeros, la infraestructura sigue siendo el primer freno. Es un problema conocido y sin resolver del todo, que exige una respuesta coordinada entre empresas, administraciones y operadores. El sector ha hecho los deberes en gran medida. Ahora le toca al entorno acompañar ese esfuerzo.

> **“La movilidad corporativa ha llegado a un punto en el que ya no hay excusas para quedarse quieto.”**

En movilidad sostenible, los datos son alentadores: un 81% de las empresas españolas desarrolla o tiene previsto desarrollar políticas de movilidad en los próximos tres años. El *mobility budget* emerge como la opción prioritaria, con un potencial de crecimiento importante, y se acompaña del reembolso de transporte público y del subsidio para la adquisición de vehículo. La movilidad como beneficio para el empleado deja de ser una excepción para convertirse en norma, y eso es una buena noticia tanto para la sostenibilidad como para la gestión del talento.

Y luego está el dato que, un año más, invita a la reflexión: la conectividad. El porcentaje de empresas con flotas conectadas es ya considerable, pero solo un 19% aprovecha los datos que esos vehículos generan. Aunque hay una señal esperanzadora: un 45% adicional tiene previsto hacerlo a corto plazo. El potencial está ahí, y las empresas saben lo que quieren hacer con él: mejorar la eficiencia operativa y reforzar la seguridad de vehículos y conductores. Ahora toca pasar del propósito a la ejecución.

El Barómetro 2025 nos deja ante un sector más maduro, más consciente de sus retos y, en buena medida, más decidido a afrontarlos. El camino está trazado. Lo que diferenciará a unas compañías de otras en los próximos años no será tanto la visión como la capacidad de traducirla en acción concreta. La movilidad corporativa ha llegado a un punto en el que ya no hay excusas para quedarse quieto.

LA NUEVA MOVILIDAD ACELERA A MÚLTIPLES VELOCIDADES

Víctor Vidán
Business Transformation | *Fleet Management* en Arval España

La movilidad ya no evoluciona de forma lineal. Probablemente nunca lo ha hecho. Pero ahora avanza, más que nunca, a múltiples velocidades a la vez. Mientras las matriculaciones de turismos vuelven a superar la barrera del millón, la edad media del parque continúa creciendo. Los fabricantes europeos se reinventan mientras nuevos actores asiáticos irrumpen con fuerza en el vehículo eléctrico.

Es el mismo sector, pero a distintas velocidades. Como cuando adaptamos la conducción a las condiciones de la vía. A veces, esas velocidades convergen. Mientras el vehículo eléctrico prácticamente duplica sus matriculaciones en un año, el mercado de vehículo de ocasión sigue ganando madurez y relevancia. Dos dinámicas distintas que, lejos de competir, se complementan y evolucionan en paralelo.

La misma lógica se repite en la tecnología. Procesos que siguen siendo manuales conviven con la irrupción de la inteligencia artificial. Automatizamos decisiones, pero seguimos necesitando criterio. Escalamos eficiencia, pero el valor diferencial sigue estando en la interacción humana.

No es una contradicción. Es el nuevo equilibrio. También lo vemos en el contexto global. Hemos sido capaces de volver a la Luna con la misión Artemis II, y al mismo tiempo, un conflicto geopolítico puede condicionar la movilidad a escala global en cuestión de semanas.

Nada se sustituye de forma inmediata. Todo convive.Incluso en sostenibilidad y la regulación: cada vez hay más exigencia en *reporting*, pero no siempre más claridad en los criterios. La regulación europea avanza, pero su transposición, a veces necesariamente local, también puede llegar a generar fragmentación.

Los núcleos urbanos y también las zonas remotas se ven moldeadas por la propia evolución de la movilidad. Ciudades y pueblos donde a la vez conviven y se desplazan múltiples generaciones, sectores y distintas soluciones de movilidad. Entender el transporte ya no consiste en conectar el punto A con el punto B, sino en resolver una ecuación con múltiples variables.
Más datos. Más regulación. Más complejidad.

Y aquí está el punto clave: no se trata de hacer más desplazamientos ni de hacerlos más rápido, sino de entender cómo conviven e interactúan entre sí.

> **“Operar a dos velocidades no es una opción, sino la única manera de acelerar.”**

Porque operar a dos velocidades no es solo una realidad operativa. Es un reto estratégico. Implica tomar decisiones en un entorno donde conviven modelos, tecnologías y lógicas distintas, y donde la tentación de simplificar puede ser más peligrosa que la propia complejidad.

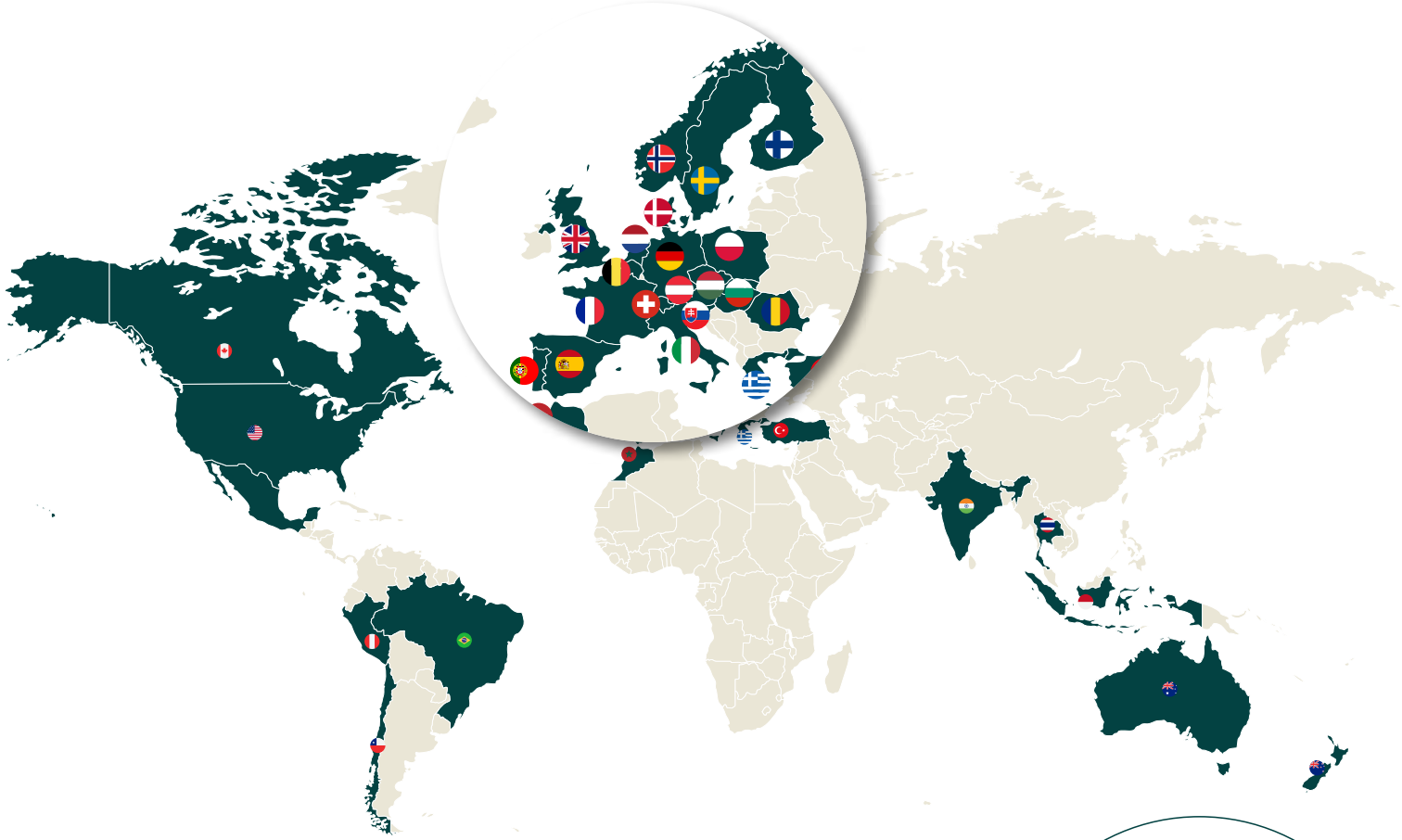
Desde la perspectiva de una nueva generación, que ha crecido en este contexto híbrido, la ventaja no estará en elegir un lado, sino en desarrollar criterio para moverse entre ambos. Entender qué mantener, qué transformar y, sobre todo, cuándo hacerlo.

La movilidad no pertenece a un único sistema. Es parte de un ecosistema más amplio: energético, urbano, tecnológico y social. Quizá por eso, la respuesta no esté en reducir la complejidad, sino en aprender a gestionarla. Y en entender que, en esta nueva etapa, operar a dos velocidades no es una opción, sino la única manera de acelerar.

METODOLOGÍA

El barómetro analiza la situación y tendencias de evolución de las flotas corporativas en más de 30 países del mundo, a partir de la realización de más de 10.100 entrevistas a profesionales decisores en la gestión de flotas de compañías de cualquier dimensión.

VER METODOLOGÍA



33 países

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

Perfil de compañías

COMPAÑÍAS PEQUEÑAS
1 a 99 empleados

COMPAÑÍAS MEDIANAS
100 a 499 empleados

COMPAÑÍAS GRANDES
+500 empleados

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

*Encuestas realizadas telefónicamente del 25/08 al 11/11 de 2025.

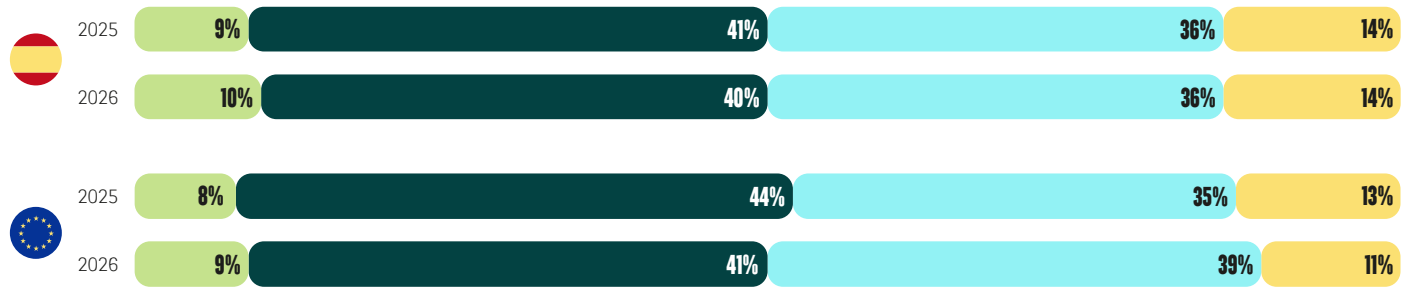
TENDENCIAS

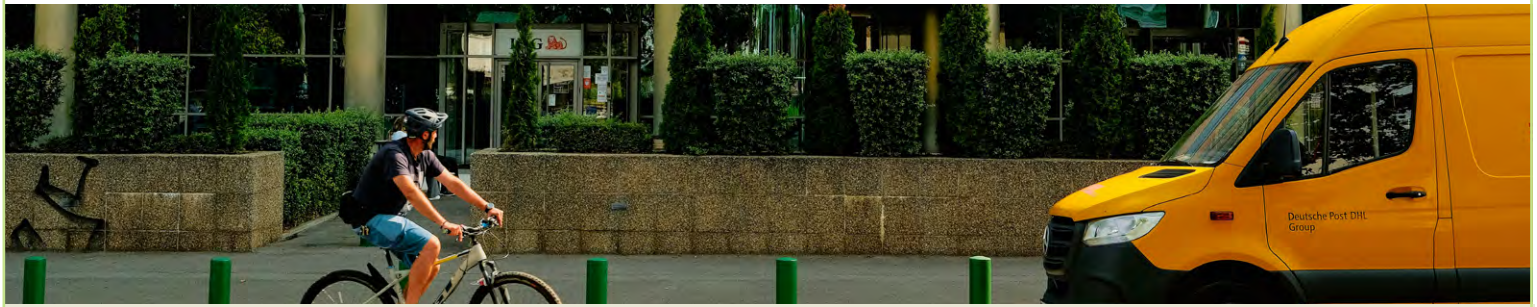
Un año más, el barómetro recoge la confianza de las compañías en la continuidad de sus flotas, con independencia de la dimensión de la empresa y el tipo de vehículo. Los resultados también confirman la tendencia a la integración de vehículos de segunda mano; muy especialmente, de turismos en empresas pequeñas y medianas. Destaca también la recuperación del interés por servicios adicionales, encabezados por la formación en conducción eficiente y los recursos de gestión del combustible.

NUEVO EJERCICIO DE ESTABILIDAD EN LA COMPOSICIÓN DE LAS FLOTAS

Continuidad en la dimensión de las flotas de las compañías españolas, con cifras prácticamente idénticas a las registradas en la edición anterior del barómetro. Aunque con ligeras diferencias, sí se observan novedades significativas en las flotas europeas.

Tamaño de la flota turismos + LCV
Base: empresas con vehículos corporativos (%)



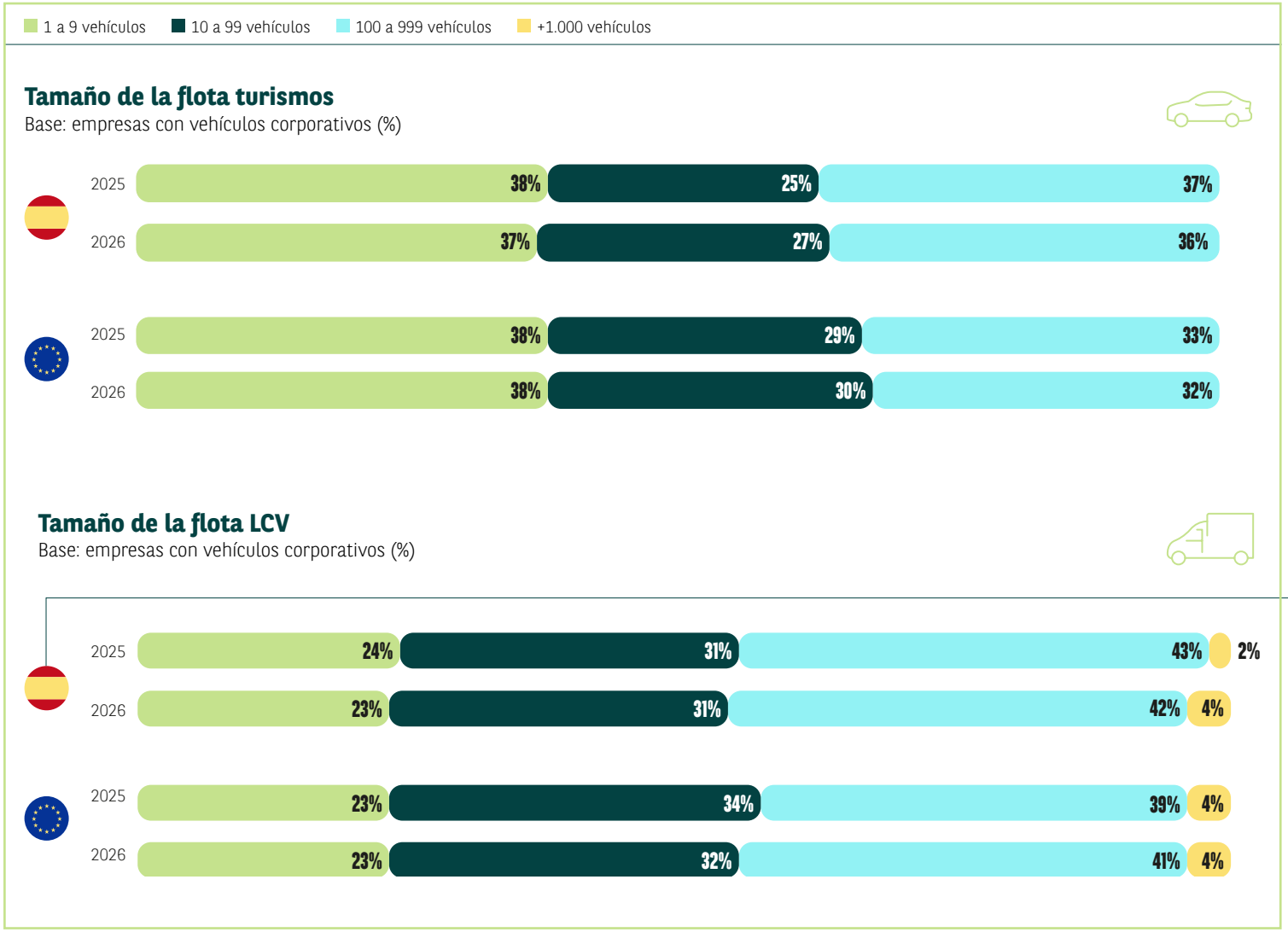


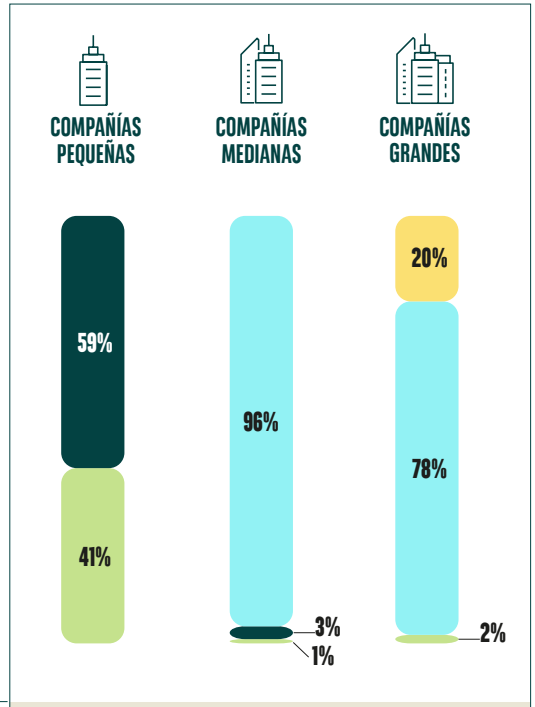
- La única diferencia en la dimensión de las flotas españolas es la pérdida de 1 p.p. en las flotas de 10 a 99 vehículos, que recae en las flotas de 1 a 9 vehículos. Por tamaño de empresas, no se observan diferencias reseñables en ningún sentido, lo que puede interpretarse como el mantenimiento del volumen de negocio y de la necesidad de contar con las flotas corporativas para atenderlo.

- En Europa destaca principalmente el incremento de las flotas de 100 a 999 vehículos, que crecen 4 p.p., frente a la caída de 3 p.p. de las flotas de 10 a 99 vehículos y de 2 p.p. de las de más de 1.000 vehículos. Esta evolución provoca que el porcentaje de flotas de más de 1.000 vehículos en Europa sea 3 p.p. menor que en España (14% de la media española, frente al 11% de la europea).

CONTINUIDAD EN LA DIMENSIÓN DE LAS FLOTAS POR TIPOS DE VEHÍCULO

Por categoría de vehículo (turismos y LCV), tampoco se registran oscilaciones relevantes respecto a los datos de la edición anterior del barómetro. La novedad más significativa en turismos en España es el incremento en 2 p.p. de las flotas de 10 a 99 vehículos, frente al descenso de 1 p.p. en las otras dos categorías. En LCV, destaca el aumento en 2 p.p. de las flotas de mayor dimensión (más de 1.000 vehículos), situando a España en el mismo nivel de la media europea.





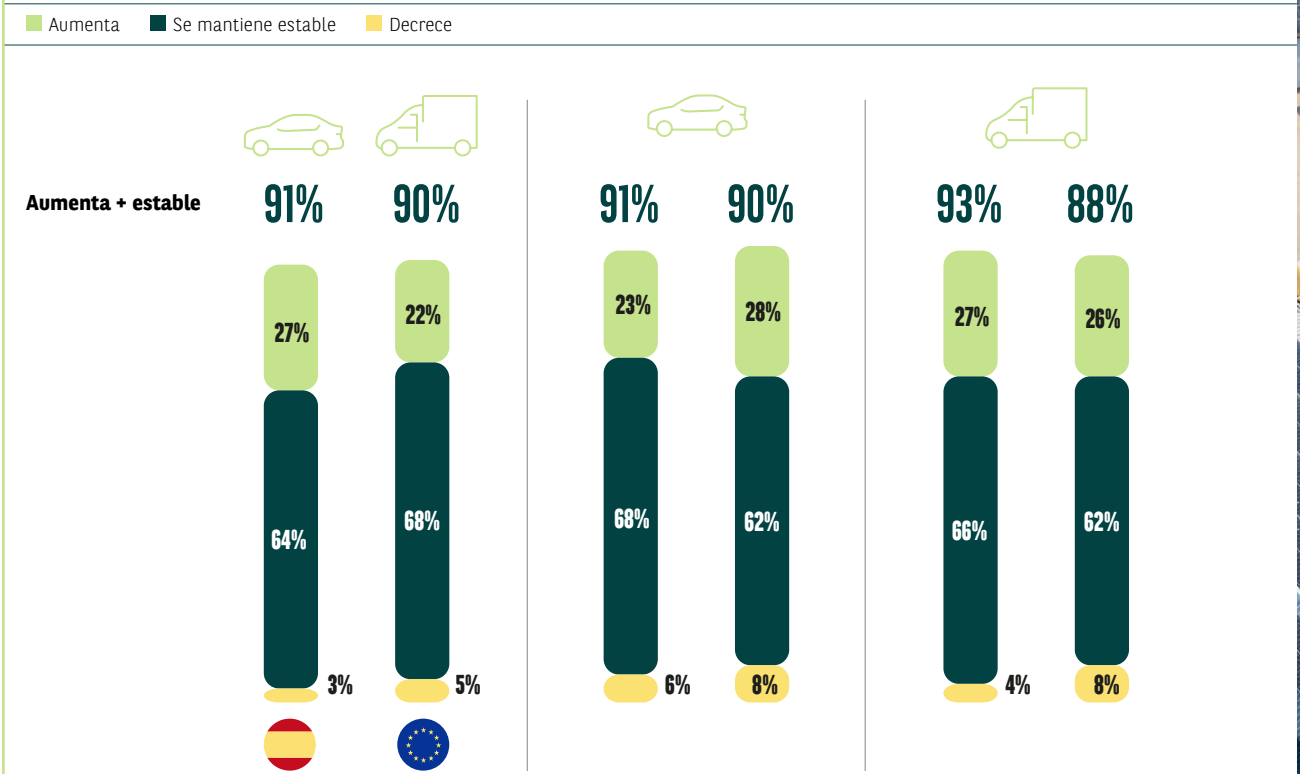
- En el análisis de las flotas de LCV por dimensión de empresa destaca la evolución en las grandes empresas (más de 500 empleados): aumentan 10 p.p. las flotas de más de 1.000 vehículos, en detrimento de las flotas de 100 a 999 vehículos.
- Por su parte, no se registran diferencias reseñables en la composición de las flotas de las empresas pequeñas y medianas respecto a los resultados del año anterior

BUENAS PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO DE LAS FLOTAS CORPORATIVAS A CORTO PLAZO

Las empresas españolas y europeas renuevan su optimismo sobre la evolución de sus flotas. Nueve de cada diez compañías opinan que sus flotas se mantendrán estables o crecerán en los próximos tres años, con un optimismo ligeramente mayor en las empresas españolas. Destaca el 27% de empresas españolas que considera que aumentarán sus flotas de LCV frente a solo un 4% que cree que disminuirán.

Evolución de la flota en los próximos tres años

Base: empresas con vehículos corporativos (%)



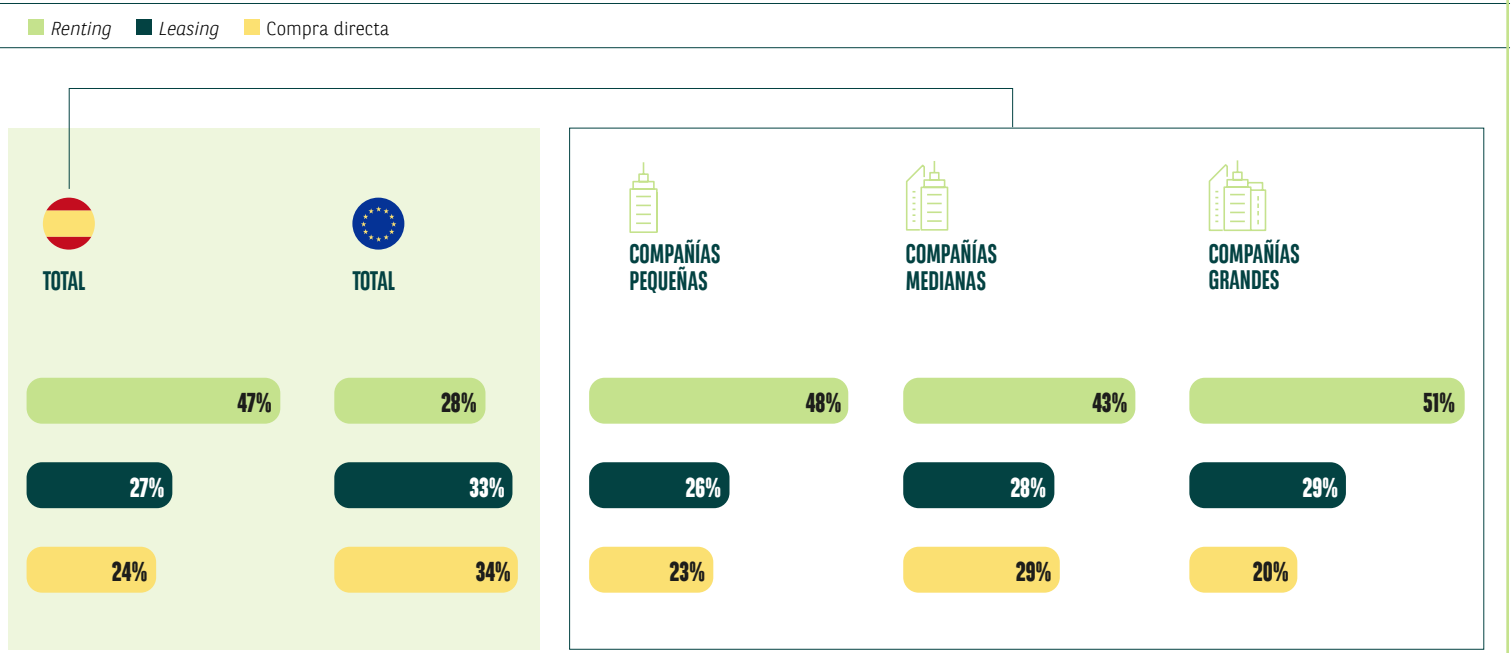
Se han omitido las respuestas "No saben".

- El análisis por dimensión de las compañías recoge el mayor optimismo generalizado de las empresas pequeñas y medianas. Destaca principalmente el 33% de empresas medianas que opina que sus flotas de LCV aumentarán en los próximos tres años.

EL *RENTING* SE MANTIENE COMO MÉTODO DE FINANCIACIÓN PRINCIPAL, CON AUMENTO DEL *LEASING*

Un 47% de compañías españolas optan por el *renting* como método de financiación de sus flotas corporativas, el mismo porcentaje de la edición anterior del barómetro. Entre el resto de opciones, destaca el incremento del *leasing* (+6 p.p.), en detrimento de la compra directa (-7 p.p.). El método de financiación se mantiene como uno de los grandes factores diferenciales entre las flotas españolas y europeas: frente al dominio del *renting* en España, en Europa se observa una distribución más equitativa entre las diversas opciones.

Método de financiación principal de las flotas
Base: empresas con vehículos corporativos (%)

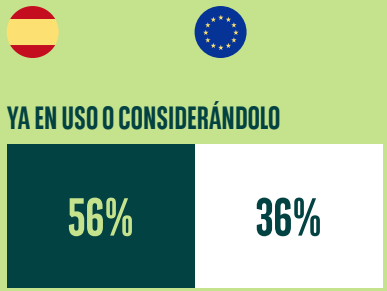


Se han omitido las respuestas "No saben".

- El análisis por tamaño de empresa presenta interesantes diferencias respecto al año anterior: frente a la estabilidad en las compañías pequeñas, en las empresas medianas destaca el descenso del *renting* (-8 p.p.) en favor, principalmente, del *leasing* (+6 p.p.).
- En las empresas grandes aumentan tanto el *renting* (+4 p.p.) como el *leasing* (+9 p.p.), con una importante renuncia a la compra directa (-14 p.p.), que había experimentado un importante aumento en la edición de 2025 (incluye tanto compra directa como uso de crédito).

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:



- No hay novedades en la confianza de las empresas españolas en el *renting*: un 56% (+1 p.p. respecto a 2025) seguirán optando por este método de financiación en los próximos tres años. En Europa, es la opción escogida por un 36% de empresas.
- En España, destaca el incremento de la confianza en el *renting* en empresas pequeñas (59%) y medianas (60%), frente a las grandes compañías (44%, con una caída de 11 p.p. respecto a la intención de un año atrás).

AUMENTA LA PRESENCIA DE VEHÍCULOS DE SEGUNDA MANO EN LAS FLOTAS ESPAÑOLAS

Esta nueva edición del barómetro confirma que la apuesta por el uso de vehículos de segunda mano en las flotas corporativas es una tendencia plenamente consolidada. En España, destaca el incremento de 3 puntos en el porcentaje de empresas que ya disponen de modelos de ocasión en sus flotas, mientras el porcentaje de empresas que tienen intención de incorporarlos tan solo desciende un punto. La evolución es prácticamente idéntica en Europa.

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

Base: empresas con vehículos corporativos (%)

	TOTAL	TOTAL	COMPAÑÍAS PEQUEÑAS	COMPAÑÍAS MEDIANAS	COMPAÑÍAS GRANDES
Ya en uso o considerándolo	84%	83%	85%	86%	75%
Considerándolo para los próximos tres años	45%	42%	43%	46%	48%
Ya en uso	39%	41%	42%	40%	27%

- El porcentaje consolidado de las empresas que ya disponen de vehículos de segunda mano o tienen intención de incorporarlos aumenta 2 p.p. en España (84%) y se mantiene igual en Europa (83%) respecto al año anterior.
- Por dimensión de empresa, aumenta la presencia actual de vehículos de ocasión en los tres perfiles. Se mantiene un mayor uso en las empresas pequeñas, mientras las empresas grandes son las más dispuestas a integrarlos en los próximos tres años.

GRAN DIVERSIDAD EN LA IMPLANTACIÓN EN EUROPA

Un año más, el análisis de la implantación de la segunda mano por países europeos presenta un mapa de gran diversidad, en el que no se identifican tendencias claras por regiones. El listado de países con mayor uso o intención de uso de la segunda mano está encabezado por Grecia (93%, con un 69% de implantación actual), Dinamarca (93%), Austria (91%) y Finlandia (90%). Los países que menos apuestan por esta opción son Polonia (74%), Suecia (75%), Países Bajos (76%) y Eslovaquia (77%).

En los países del entorno español, Portugal mantiene un uso e intención de uso del 86% (-2 p.p.). Por su parte vuelve a destacar la situación en Francia, el país europeo con un menor porcentaje de uso actual (17%), pero también con una mayor intención de uso en los próximo tres años del continente (62%).

AUMENTA LA PRESENCIA DE VEHÍCULOS DE SEGUNDA MANO EN LAS FLOTAS ESPAÑOLAS (CONT.)

Desciende el peso de la segunda mano en las flotas de LCV, frente al incremento en turismos

Ya en uso o considerándolo	**72%**	**46%**
Considerándolo para los próximos tres años	37%	38%
Ya en uso	35%	8%

- Se amplían las diferencias en la comparativa de la apuesta por vehículos de segunda mano por tipo de vehículo. En el caso de los turismos, aumenta tanto el uso actual (+4 p.p.) como la intención de uso (+1 p.p.).
- Por el contrario, se observa una caída en la intención de incorporar vehículos de ocasión en las flotas de LCV (-3 p.p.), mientras el uso actual se mantiene en el 8%.

El *renting* es también el método de financiación principal de la segunda mano, con mayor peso del resto de las opciones

Renting	43%	28%
Leasing	29%	33%
Compra directa	27%	34%

Se han omitido las respuestas "No saben".

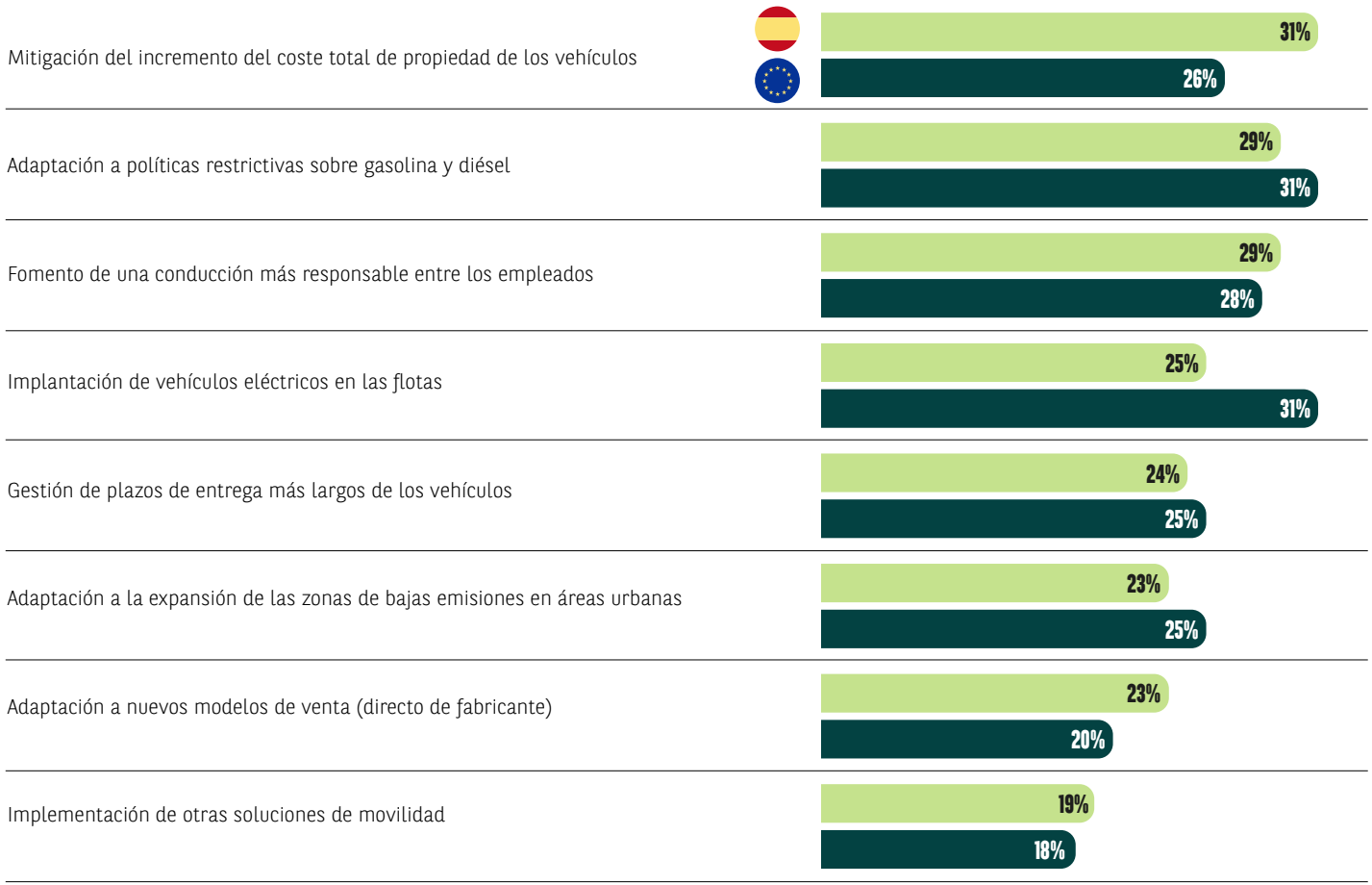
- Por primera vez y ante el auge de la segunda mano en las flotas corporativas, el barómetro ha analizado el método de financiación de los vehículos de ocasión en las flotas.
- Aunque el *renting* se mantiene como el sistema preferido en segunda mano, registra una preferencia 4 p.p. por debajo de la media. Por el contrario, en segunda mano sube la preferencia por las opciones de compra directa (+3 p.p.) y *leasing* (+2 p.p.) respecto de la media.

LA GESTIÓN DEL COSTE DE LAS FLOTAS, NUEVO RETO PRINCIPAL DE LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS

Aunque con ligeras diferencias respecto a 2025, se observa un cambio de orden en los principales retos en la gestión de flotas. En España, los tres principales retos son la mitigación del incremento del coste total de propiedad de los vehículos, la adaptación a políticas restrictivas sobre gasolina y diésel, y el fomento de una conducción más responsable entre los empleados. La principal diferencia con la media europea es la implantación de vehículos eléctricos, citada por un 31% de empresas europeas y un 25% de españolas.

Principales retos de las flotas en los próximos tres años

Base: empresas con vehículos corporativos (%)



- En España, la principal diferencia respecto a 2025 es el incremento de la dos primeras opciones: mitigación del incremento del coste de propiedad (+5 p.p.) y la adaptación a políticas restrictivas sobre gasolina y diésel (+5 p.p.). Los dos únicos retos que descienden son la implantación de vehículos eléctricos (-1 p.p.) y el fomento de una conducción más responsable entre los empleados (-3 p.p.).
- Los resultados europeos son muy similares a los registrados en 2025, con dos opciones empatadas como principal reto: la adaptación a políticas restrictivas sobre gasolina y diésel, y la implantación de vehículos eléctricos, citadas por un 31% de empresas.

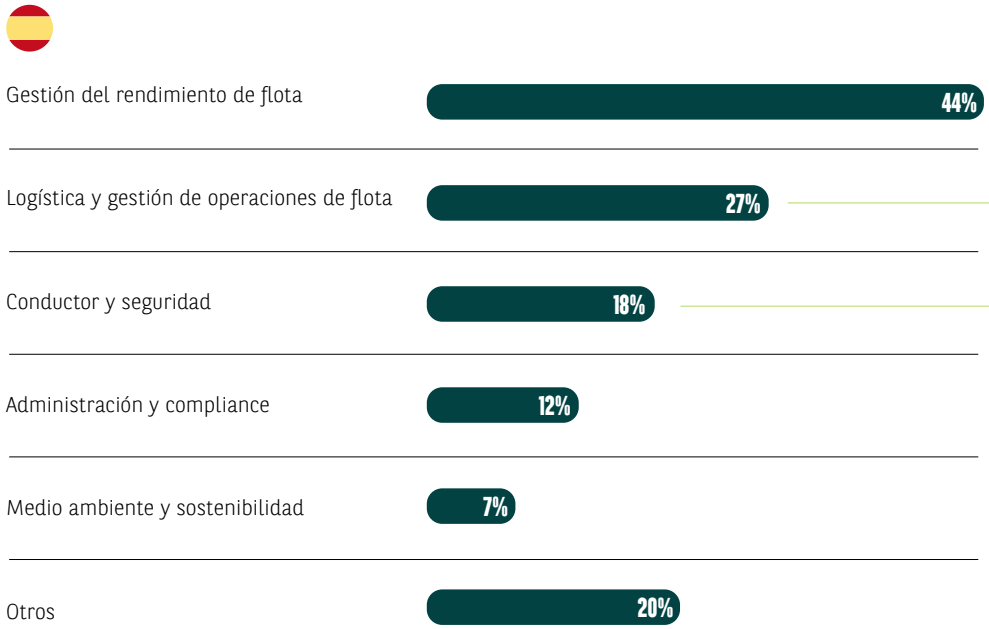
El *Arval Mobility Observatory* ha publicado un informe sobre el coste total de propiedad en flotas, con su evolución de 2020 a 2025 y un compendio de estrategias de mitigación y buenas prácticas.

VER +

LOS GESTORES DE FLOTAS CORPORATIVAS COMPARTEN SUS PRINCIPALES NECESIDADES E INQUIETUDES

La edición de 2026 del barómetro ha incluido una pregunta abierta para dar opción a los gestores de flotas a compartir sus principales necesidades e inquietudes. El análisis de las respuestas permite identificar cuatro grandes temáticas y una serie de demandas específicas.

Temáticas principales



- *Software* / plataforma integral de gestión de flotas (17%)
- Monitorización automatizada del rendimiento de los vehículos y mantenimiento predictivo (17%)
- Monitorización y optimización del consumo de combustible (13%)
- Control de costes y supervisión financiera de las operaciones de flota (11%)

- Optimización de rutas y entregas (14%)
- Asignación de flota, coordinación operativa y optimización (13%)

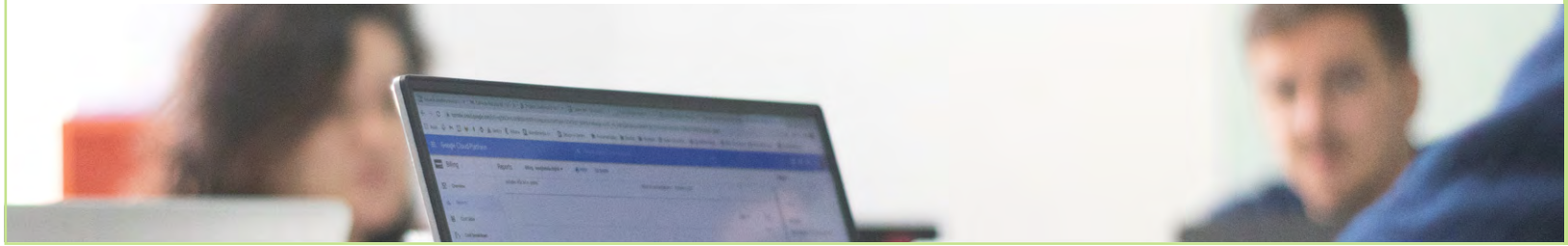
- Monitorización en tiempo real de los vehículos (14%)

Nota: respuesta múltiple. Se incluyen las demandas específicas citadas dentro de cada temática por más de un 10% de gestores encuestados.

Las principales demandas de los gestores españoles se centran en la mejora del rendimiento de la flota, con soluciones como una plataforma centralizada de gestión y la monitorización automatizada de los vehículos:

"Una plataforma única y centralizada capaz de unificar todos los datos clave del vehículo, como el consumo de combustible, la ubicación en tiempo real, el inventario transportado y la capacidad de carga disponible, entre otros."

"Un sistema que planifica el mantenimiento preventivo en función del kilometraje recorrido."



SERVICIOS ADICIONALES: AUMENTA EL INTERÉS POR LOS RECURSOS DE GESTIÓN DEL COMBUSTIBLE

Los gestores de flotas mantienen su interés en servicios y productos adicionales, con un incremento general del porcentaje de empresas interesadas en al menos uno de los servicios (80%, dos puntos por encima de la edición anterior). Los dos servicios más interesantes para los gestores son, con una importante diferencia respecto al resto, la formación en conducción eficiente y segura, y los recursos de gestión del combustible.

Interés por servicios adicionales en la gestión de flotas
Base: empresas con vehículos corporativos (%)

Formación en conducción eficiente y segura	38%
Gestión de combustible	38%
Reporting online	24%
Telemática	20%
Alquiler a corto plazo (1 a 24 meses)	19%
Leasing de segunda mano por periodo de 1 mes a 4 años	17%

Nota: pregunta multirrespuesta.

- En la evolución anual de las diversas opciones, destacan especialmente los incrementos de la gestión del combustible (+9 p.p.) y del *reporting online* (+5 p.p.).
- El resto de los servicios presentan oscilaciones muy ligeras respecto a los resultados del año anterior.

ELECTRIFICACIÓN

Los datos de 2026 recuperan la confianza de las empresas en la electrificación progresiva de sus flotas, situando a España por encima de la media europea. En este proceso, destaca el firme crecimiento de los eléctricos BEV, frente al retroceso de los híbridos enchufables (PHEV) y la estabilidad de los híbridos (HEV). Un año más, las empresas reivindican la ampliación de las infraestructuras y muestran su intención de desarrollar políticas propias de carga.

IMPORTANTE RECUPERACIÓN DEL USO DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS EN LAS FLOTAS

Tras el descenso de la confianza de las empresas españolas en las energías alternativas registrada en 2025, la nueva edición del barómetro recoge la recuperación con fuerza del uso e intención de uso de las compañías de estas opciones. Los datos de 2026 superan las expectativas de dos años atrás, con porcentajes muy superiores a la media europea.

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 (%)

	TOTAL	TOTAL	COMPAÑÍAS PEQUEÑAS	COMPAÑÍAS MEDIANAS	COMPAÑÍAS GRANDES
Ya en uso o considerándolo	87%	76%	86%	91%	87%
Considerándolo para los próximos tres años	15%	19%	13%	16%	20%
Ya en uso	72%	57%	73%	75%	67%

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

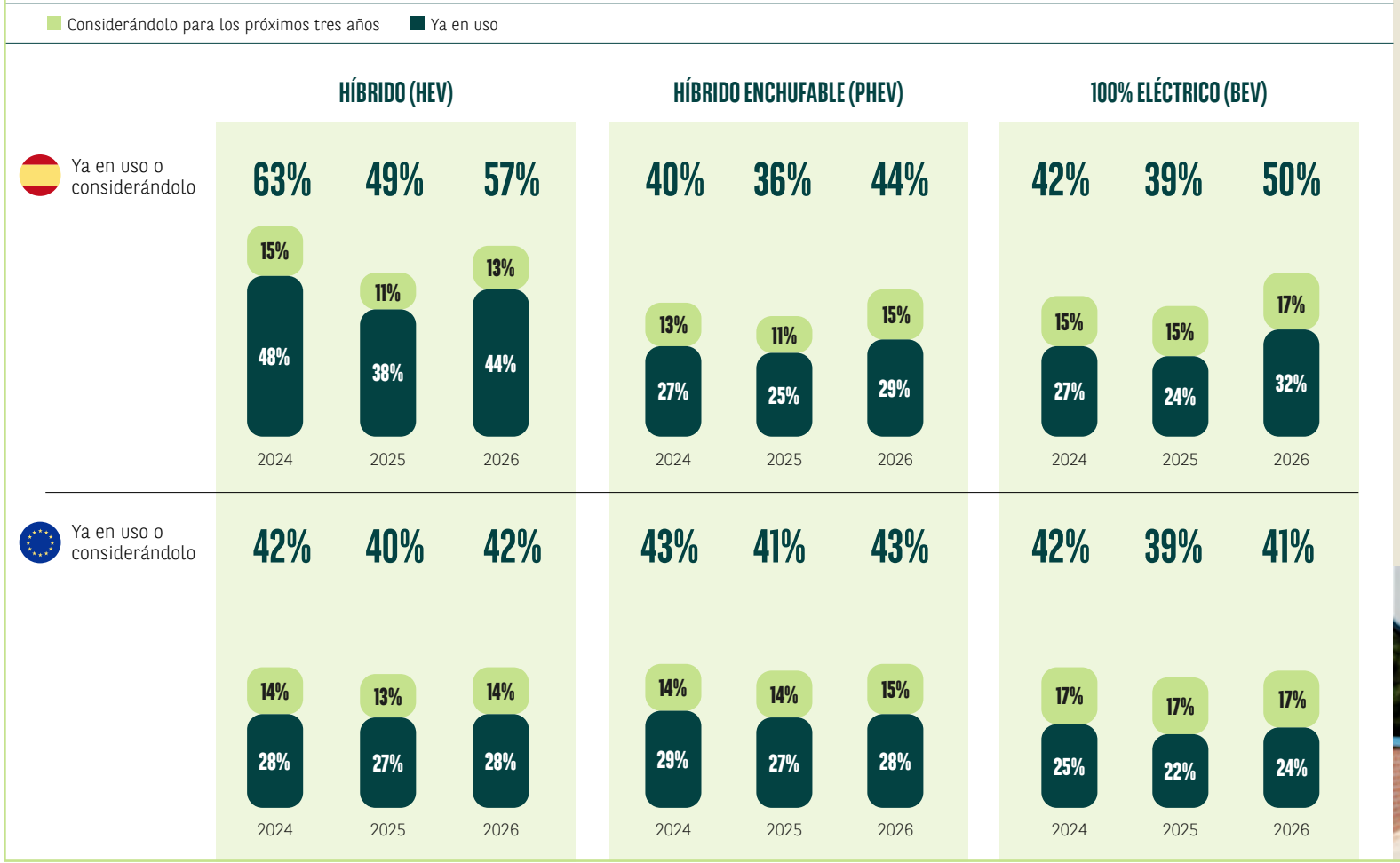
- La principal evolución anual se observa en las empresas que ya recurren a energías alternativas, que crece del 57% de 2025 al 72% de la nueva edición. La intención de uso en los próximos tres años se mantiene estable, con un incremento mínimo de un punto.
- Por dimensión de empresa, destaca la mayor apuesta de las empresas pequeñas y medianas por las nuevas alternativas de motorización, frente a las grandes empresas. Los tres perfiles de empresas presentan incrementos muy importantes en el uso de estas opciones respecto a 2025.

LOS ELÉCTRICOS PUROS RECORTAN TERRENO FRENTE A LOS HÍBRIDOS

La segmentación por tecnología del uso actual o intención de uso de nuevas energías en flotas de turismos muestra un notable incremento de la confianza en los eléctricos puros (BEV), que recortan de manera significativa la notable diferencia de dos años atrás frente a los híbridos (HEV).

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 (%)



- Los modelos BEV presentan la mejor evolución de los dos últimos años, tras la caída generalizada registrada en 2025 en todas las tecnologías en España. En 2026, un 50% de empresas ya dispone o tiene intención de integrar eléctricos puros a sus flotas, con un aumento de 8 p.p. respecto a 2024.
- Por su parte, el uso o intención de uso de los híbridos HEV cae 6 p.p. en dos años, aunque se mantienen como la opción más utilizada en la actualidad. Los híbridos enchufables (PHEV) presentan una evolución más estable y consiguen superar en 4 p.p. las cifras de 2024.
- Frente las oscilaciones de las flotas españolas en los dos últimos años, la media europea muestra un crecimiento más moderado, con una tendencia similar en las tres opciones, que suben 2 puntos respecto a 2025.

LEVE RECUPERACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA EN LOS LCV, SIN ALCANZAR LO DATOS DE 2024

Los datos de 2026 mejoran levemente los registrado el año anterior, pero sin llegar a recuperar los índices observados en 2024. El incremento en uso e intención de uso de LCV eléctricos en España sí logra equiparar los datos de las empresas españolas a los de 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 LCV (%)

Considerándolo para los próximos tres años | Ya en uso

100% ELÉCTRICO (BEV)

	2024	2025	2026
Ya en uso o considerándolo	29%	19%	23%
Considerándolo	18%	11%	14%
Ya en uso	11%	8%	9%
Ya en uso o considerándolo	27%	23%	23%
Considerándolo	16%	14%	14%
Ya en uso	11%	9%	9%

	COMPAÑÍAS PEQUEÑAS	COMPAÑÍAS MEDIANAS	COMPAÑÍAS GRANDES
2024	20%	30%	21%
Considerándolo	13%	20%	8%
Ya en uso	7%	10%	13%

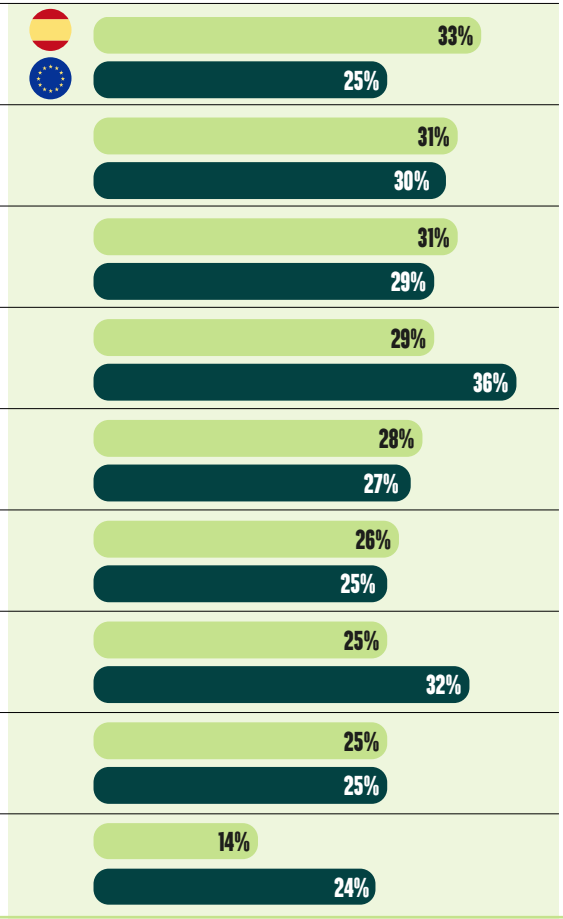
- En el análisis por dimensión de empresa destaca la importante recuperación de la confianza de las empresas medianas en la movilidad eléctrica en LCV, con un aumento de 8 p.p. entre aquellas que tienen intención de aplicarla a corto plazo. Aunque en menor medida, también mejoran los datos de las empresas pequeñas.
- Por el contrario, la confianza de las grandes empresas mantiene la tendencia negativa del último año con una caída acumulada de 12 p.p. entre 2024 y 2026 (uso e intención de uso).

LAS RESTRICCIONES DE LAS ZBE IMPULSAN LA MOVILIDAD ELÉCTRICA EN LAS FLOTAS DE TURISMOS

La implementación progresiva de las Zonas de Bajas Emisiones en cumplimiento de la normativa aparece como la principal razón de las empresas españolas para integrar turismos eléctricos en sus flotas, con un incremento de 6 p.p. respecto a 2025. También destaca el crecimiento del cumplimiento de la política propia de RSC (+7 p.p.), que aparece como segunda razón. En LCV, la circulación por ZBE experimenta un crecimiento extraordinario (+18 p.p.), aunque la primera razón es la mejora de la imagen de la empresa. En líneas generales, las empresas europeas valoran con mayor puntuación cuestiones como reducir el impacto ambiental o los gastos de combustible.

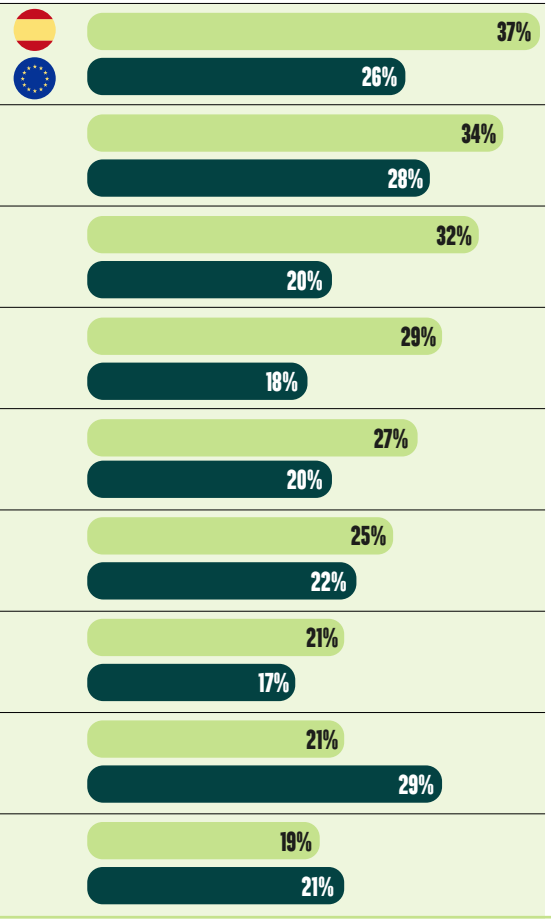
Razones para implementar o considerar tecnologías de combustible alternativas en flotas de turismos

Base: profesionales que usan o tienen intención de usar la tecnología BEV en turismos



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

Base: profesionales que usan o tienen intención de usar la tecnología BEV en LCVs



Más información de ZBEs en España (MITECO)

VER +

LA PREVISIÓN DE CUOTA DE TURISMOS DE COMBUSTIÓN EN FLOTAS ESPAÑOLAS CAE POR PRIMERA VEZ DEL 50%

Uno de los indicadores que muestran más claramente el incremento progresivo de las energías alternativas en las flotas corporativas es la previsión de mix energético en un plazo de tres años. Por primera vez, los gestores de flotas españolas sitúan la cuota de turismos de combustión por debajo del 50%, con un descenso de 9 p.p. respecto a 2025. Esto se traduce en un incremento de la cuota de todas las nuevas tecnologías (+4 p.p. en PHEV, +3 p.p. en BEV, y +2 p.p. en HEV).

Cuota prevista por fuentes de energía en las flotas corporativas de turismos en tres años
Base: empresas con turismos (%)

	TOTAL	TOTAL	COMPAÑÍAS PEQUEÑAS	COMPAÑÍAS MEDIANAS	COMPAÑÍAS GRANDES
100% eléctrico (BEV)	23%	22%	23%	26%	22%
Hibrido enchufable (PHEV)	27%	14%	28%	23%	29%
Híbrido (HEV)	8%	12%	7%	9%	7%
Gasolina o diésel	42%	52%	42%	42%	42%

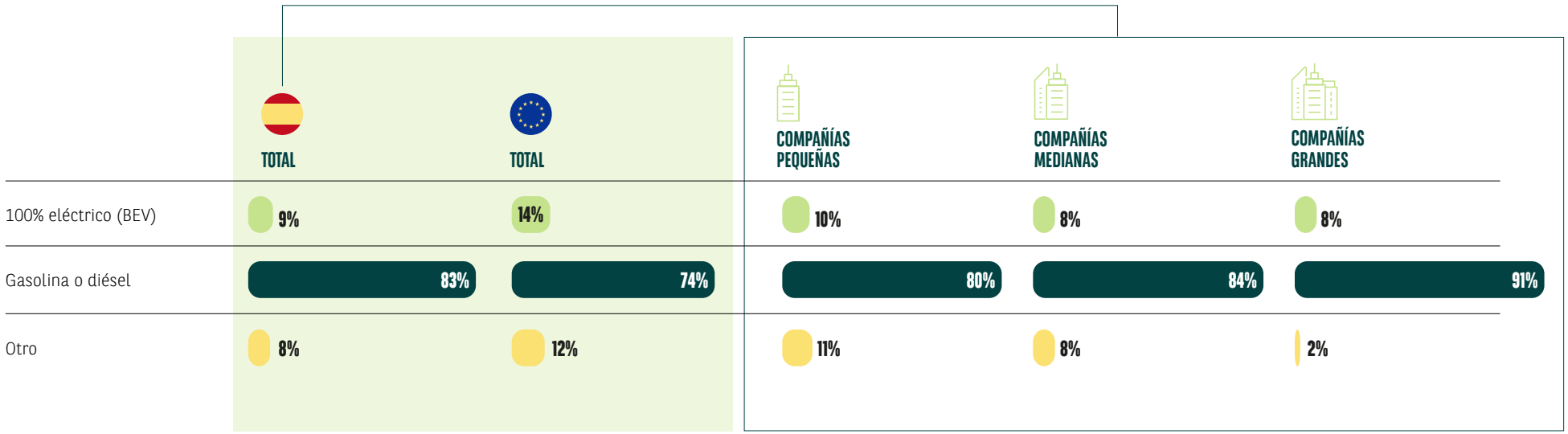
- La previsión de mix energético muestra también significativas diferencias entre las flotas españolas y la media europea, que mantiene un 53% de turismos de combustión (-5 p.p.). Entre las opciones alternativas, destaca especialmente el menor uso de híbridos PHEV (del 27% en España frente al 14% en Europa).
- Las cifras por dimensión de empresa prácticamente replican la media española, con un mayor uso de eléctricos BEV en compañías medianas en detrimento de los híbridos PHEV. En la comparativa anual, destaca el importante descenso de los modelos de combustión en los tres perfiles de empresas: pequeñas (-11 p.p.), medianas (-8 p.p.) y grandes (-9 p.p.).

LIGERO INCREMENTO DE LOS ELÉCTRICOS EN LA PREVISIÓN DE MIX ENERGÉTICO EN FLOTAS DE LCV

Las previsiones de mix energético de las flotas corporativas de LCV a tres años recogen el claro predominio de los modelos de combustión, con un descenso de 3 puntos con relación al año anterior. La cuota de eléctricos BEV aumenta también 3 puntos, hasta un 9%. En Europa, se mantiene la cuota de modelos de combustión (+1 p.p.) y también se observa un ligero incremento de los eléctricos. La categoría de "otros" incluye en esta edición la opción de híbridos PHEV.

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

Base: empresas con LCV (%)



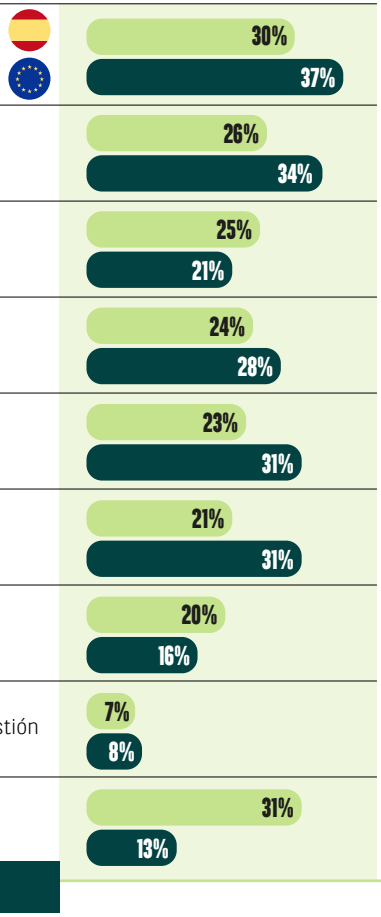
- Por dimensión de compañía, destaca las diferencias en las empresas pequeñas, con un incremento de la cuota de eléctricos (+5 p.p.) y la caída de las opciones de combustión (-6 p.p.). En empresas medianas, también sube la cuota de eléctricos (+3 p.p.) y se mantiene la de modelos de combustión, que solo suben en las empresas grandes (+2 p.p.).

LA PERCEPCIÓN DE INSUFICIENTES PUNTOS DE CARGA, PRINCIPAL FRENO A LA MOVILIDAD ELÉCTRICA EN LAS FLOTAS

Como en años anteriores, las empresas españolas y europeas coinciden en citar la insuficiencia de puntos de carga como el primer freno al desarrollo de la movilidad eléctrica, tanto en las flotas de turismos como de LCV. En turismos la segunda razón en España y Europa es el precio elevado de los modelos eléctricos, mientras que en LCV las empresas españolas citan las limitaciones de autonomía y las europeas se decantan por el precio de compra. Destaca que cerca de un 30% de empresas españolas no detecta ningún freno específico, frente al 13% de las europeas.

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

Base: profesionales que conocen la tecnología BEV



52% menciona los puntos de carga

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

Base: profesionales que conocen la tecnología BEV

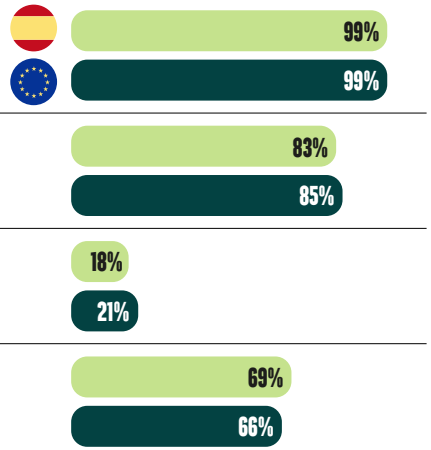
54% menciona los puntos de carga

TODAS LAS EMPRESAS PREVÉN DESARROLLAR POLÍTICAS RELACIONADAS CON LA CARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Ante la ausencia de infraestructuras de movilidad eléctrica, las empresas se muestran proactivas en el desarrollo de políticas y acciones para gestionar la carga de los vehículos eléctricos de sus flotas en diversos puntos (instalaciones propias, hogar de los empleados o puntos públicos). Estas políticas priorizan la carga en las instalaciones de la empresa, aunque actualmente apenas un tercio de las empresas dispone de puntos propios.

Empresas que disponen o prevén desarrollar políticas de carga

Base: empresas con vehículos corporativos (%)



- El desarrollo de políticas es muy similar en España y la media europea. Destaca únicamente un mayor interés en España en la carga en puntos públicos, frente a un mayor interés europeo en los puntos propios (instalaciones de la compañía y hogar de empleados).
- La única diferencia significativa por tamaño de empresa es la mayor preocupación de las grandes compañías por los puntos de carga propios y una menor dependencia por los puntos públicos.

Un 31% de empresas cuentan con puntos de carga en sus propias instalaciones

Ya disponibles o considerando	61%	57%
Considerándolo para los próximos 12 meses	30%	28%
Ya disponen de puntos de carga	31%	29%

- Pese a la voluntad mayoritaria de priorizar los puntos de carga en sus propias instalaciones, apenas un 31% cuenta en la actualidad con puntos instalados. Otro 30% prevé instalarlos en los próximos 12 meses, en unos resultados también similares a la media europea.
- El porcentaje de empresas con puntos ya instalados en sus propias instalaciones aumenta al 40% en el caso de compañías grandes, por delante de las medianas (30%) y las pequeñas (28%).

TECNOLOGÍAS Y POLÍTICAS DE FINANCIACIÓN EN RECARGA DE VEHÍCULOS DE EMPRESA

EN EL HOGAR...

Soluciones de carga doméstica que ofrecen o planean ofrecer las empresas

Base: empresas que consideran recarga en el hogar para turismos o LCVs (%)

77% de empresas ofrecen o planean ofrecer al menos una solución de carga a en el hogar de los conductores de flotas corporativas

- **49%** *Wallbox*
- **43%** Tomas reforzadas
- **22%** *Smart cable*

Apoyo financiero actual o previsto en los siguientes 12 meses para la provisión de soluciones de carga doméstica

Base: empresas que ofrecen o planean ofrecer al menos una solución de carga doméstica (%)

100% de empresas ofrecen o planean ofrecer al menos una solución de apoyo financiero

- **59%** Financiación parcial
- **26%** Financiación completa
- **22%** Pago único *(lump-sums)*

Gestión actual o prevista de los costes de recarga en el hogar de vehículos de empresa

Base: empresas que financian o prevén financiar soluciones de carga doméstica (%)

53% de empresas ofrecen o planean ofrecer reembolsos al conductor por el coste de la recarga

- **27%** Reembolso parcial
- **26%** Reembolso íntegro

TECNOLOGÍAS Y POLÍTICAS DE FINANCIACIÓN EN RECARGA DE VEHÍCULOS DE EMPRESA (CONT.)

EN RECARGAS PÚBLICAS...

Gestión actual o prevista de los costes de recarga en cargadores públicos de vehículos de empresa para uso profesional

Base: empresas que consideran recarga pública para turismos o LCVs (%).

100%
de empresas ofrecen o planean ofrecer al menos una solución de apoyo financiero

68%
Reembolso mediante nota de gasto

32%
Tarjeta de energía

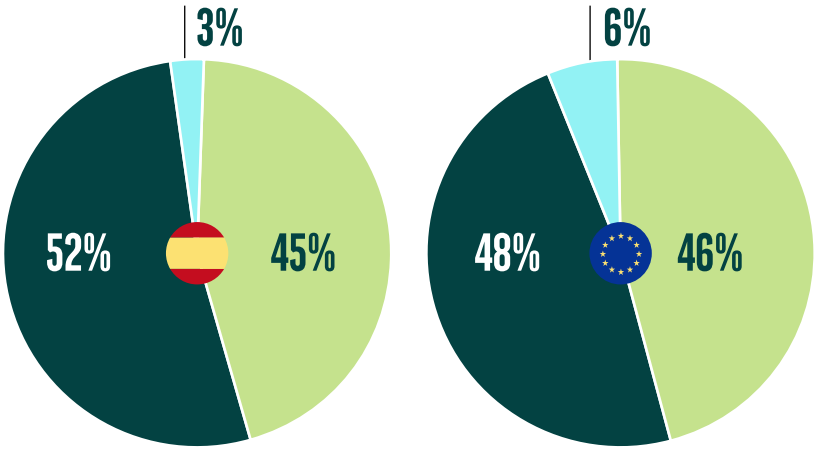
LAS EMPRESAS, ANTE LAS MEDIDAS DE DESCARBONIZACIÓN DEL NUEVO PAQUETE DE AUTOMOCIÓN EUROPEO

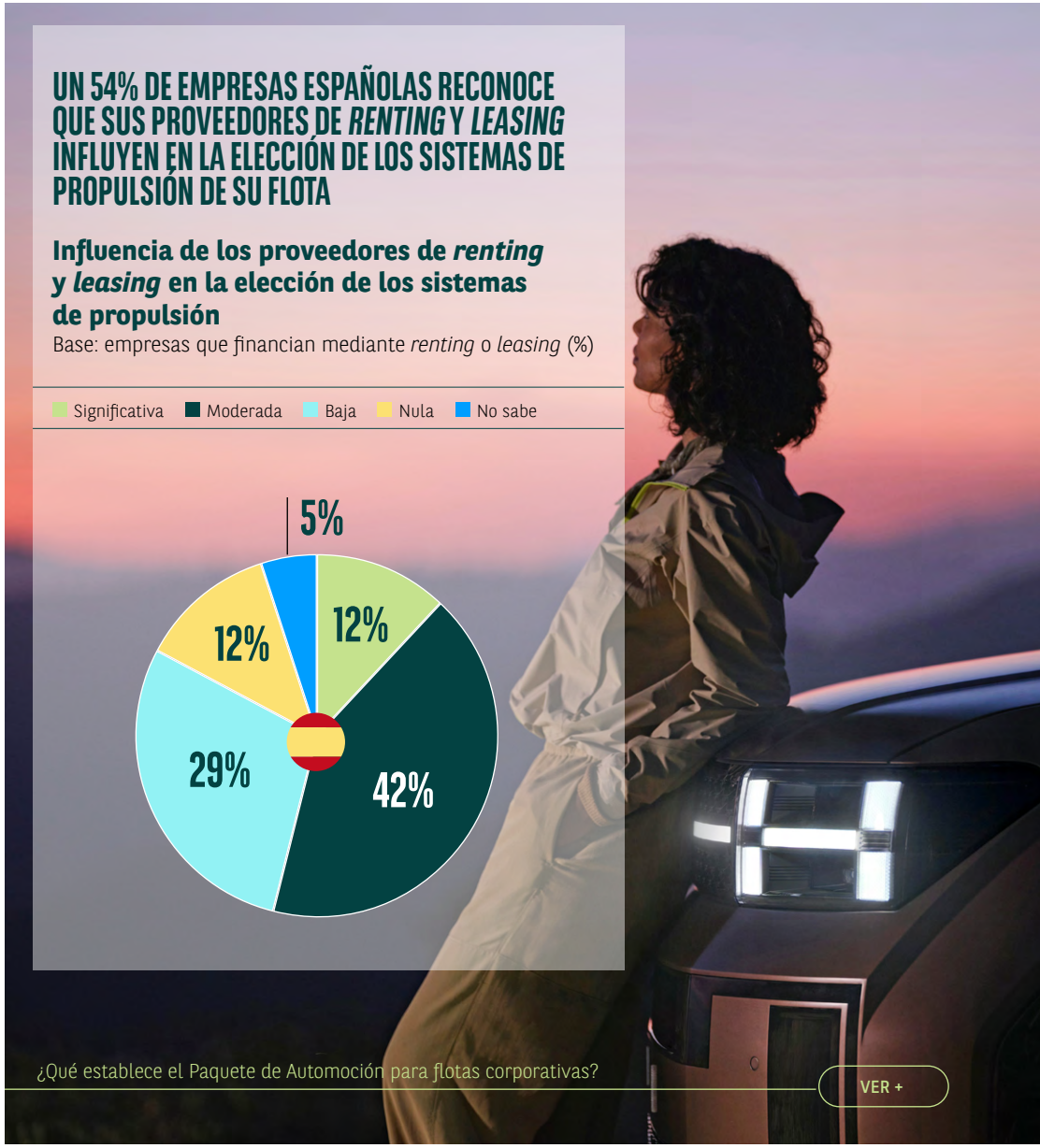
El Paquete de Automoción de la Comisión Europea —presentado en diciembre de 2025 y pendiente de aprobación— reconoce el peso de las flotas corporativas en la transición energética y aboga por su progresiva descarbonización en los próximos años, proponiendo un porcentaje mínimo de eléctricos BEV entre las nuevas matriculaciones para 2030. Ante un escenario de requerimiento normativo de flota 100% compuesta de turismos eléctricos en 2030, un 45% de empresas españolas estaría dispuesta a cumplir con la normativa, y un 52% apostaría por cambiar su estrategia actual y optar por la fórmula de *mobility budget*.

Actuaciones ante un escenario normativo de flota 100% de turismos eléctricos en 2030

Base: empresas con turismos (%)

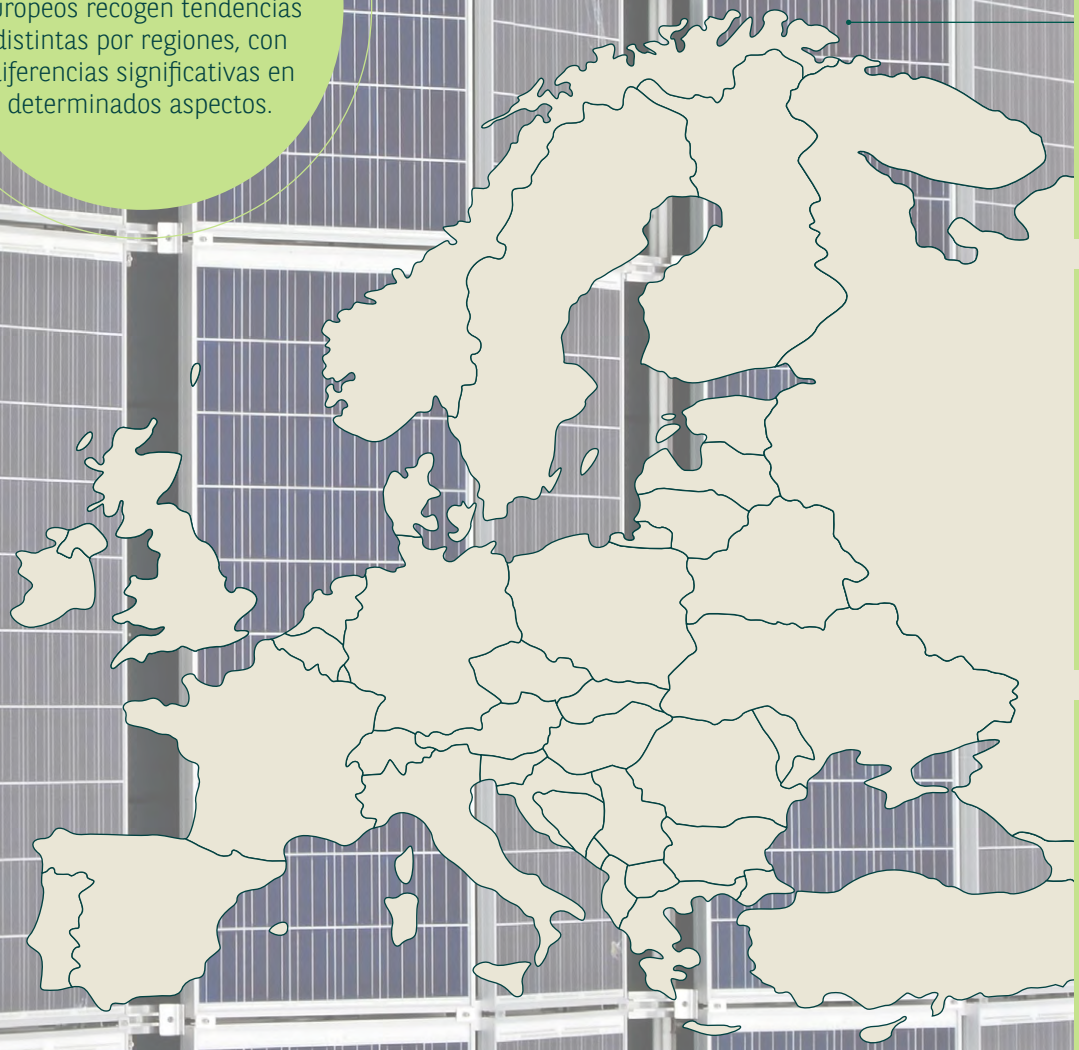
- Adoptar todas las medidas necesarias para cumplir con la normativa
- Transferir la elección a los empleados, ofreciéndoles un presupuesto de movilidad en lugar de un vehículo de empresa
- Eliminar todos los beneficios de movilidad del paquete retributivo, salvo que sean obligatorios por ley





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

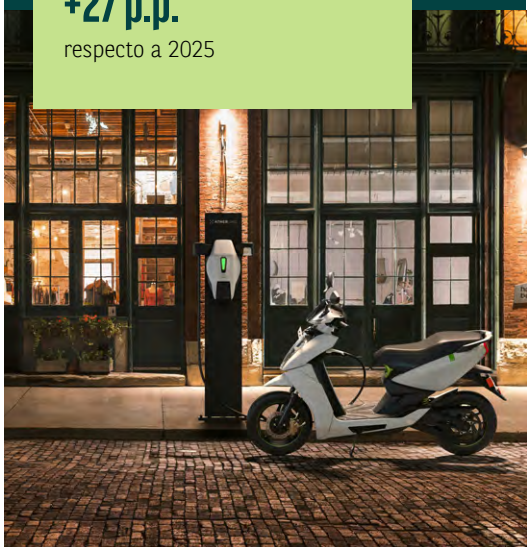
Los gestores de flotas recuperan en 2026 su intención de implementar políticas y soluciones de movilidad, con el *mobility budget* como opción más aplicada. En sostenibilidad, sigue aumentando —aunque lentamente— el número de empresas con objetivos de descarbonización, impulsadas por las nuevas normativas. La recopilación y explotación de datos telemáticos se mantiene como asignatura pendiente.

ANÁLISIS DETALLADO DE POLÍTICAS Y SOLUCIONES DE MOVILIDAD

El barómetro vuelve a profundizar en el desarrollo de políticas y soluciones de movilidad, una tendencia creciente en las empresas por su impacto tanto en los desplazamientos cotidianos de sus equipos como en aspectos como la captación y fidelización de talento o el cumplimiento de normas internas de RSC.

78%
de empresas españolas desarrolla actualmente alguna política y/o solución de movilidad

+27 p.p.
respecto a 2025



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

EL PRESUPUESTO DE MOVILIDAD ('MOBILITY BUDGET') GANA PESO ENTRE LAS POLÍTICAS DE MOVILIDAD

Un 81% de empresas españolas desarrolla o tiene previsto desarrollar en los próximos tres años políticas de movilidad. La opción prioritaria es el presupuesto de movilidad (*mobility budget*), que presenta un importante potencial de crecimiento. A continuación, destacan el reembolso de gastos de transporte público, y la compra de un coche o subsidio en metálico. La media europea muestra una implantación de políticas de movilidad similar a la media española, con las mismas tres opciones prioritarias.

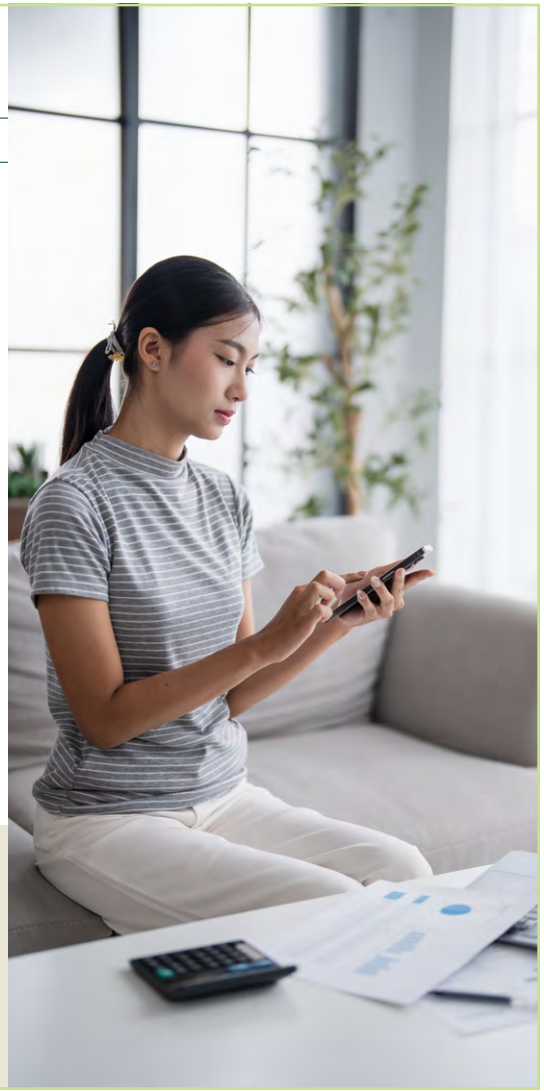
Políticas de movilidad en uso o en consideración para los próximos tres años

Base: empresas con vehículos corporativos (%)

En uso | Considerándolo

			TOTAL			TOTAL
Al menos una política de movilidad	59%	22%	81%	62%	19%	80%
Presupuesto de movilidad (*mobility budget*)	18%	17%	35%	16%	12%	28%
Reembolso de gastos de transporte público	18%	15%	33%	22%	11%	33%
Compra de coche o subsidio en metálico	19%	11%	30%	18%	11%	29%
Leasing privado o reducción del salario	15%	9%	24%	14%	10%	24%
Alquiler a corto o medio plazo	14%	9%	23%	19%	9%	28%
Reembolso de gastos de vehículo personal	8%	9%	17%	10%	9%	19%

- La comparativa con el año anterior recoge el avance continuo del *mobility budget* (la suma de empresas que ya lo han implantado o lo tienen previsto aumenta 5 p.p.) y también el incremento del *leasing* privado o reducción del salario (+7 p.p.). La política que más baja es la compra de coche o subsidio en metálico (-5 p.p.).
- Las principales diferencias con la media europea se observan en una mayor implantación en España del *mobility budget* y un mayor uso en Europa del alquiler a corto o medio plazo.



AUMENTA LA IMPLANTACIÓN DE SOLUCIONES DE MOVILIDAD, ENCABEZADAS POR EL 'CAR SHARING' CORPORATIVO Y LA APP DE RESERVA

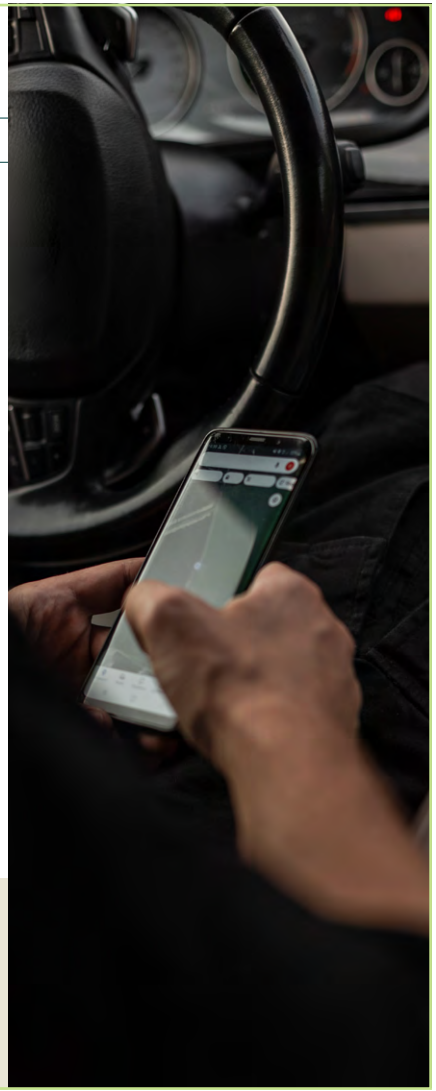
Aunque con un nivel de implantación menor que las políticas, también se observa un incremento generalizado del uso de soluciones de movilidad por parte de las empresas españolas. El análisis de 2026 consolida al *carsharing* corporativo y la *app* de reserva de soluciones de movilidad como las opciones más utilizadas y también con mayor potencial de crecimiento a corto plazo. Un 67% de empresas españolas ya implantan o tienen previsto implementar alguna solución de movilidad en tres años.

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

Base: empresas con vehículos corporativos (%)

En uso | Considerándolo

			TOTAL			TOTAL
Al menos una solución de movilidad	37%	30%	67%	44%	23%	67%
Carsharing corporativo	11%	13%	24%	14%	10%	24%
App de reserva de soluciones de movilidad	10%	13%	23%	10%	10%	20%
Tarjeta corporativa para pago de necesidades de movilidad	6%	12%	18%	8%	11%	19%
Viajes compartidos	3%	8%	13%	15%	10%	25%
Bikesharing	3	8%	11%	6%	8%	14%
Scooters y motos en *leasing*	5%	5%	10%	5%	6%	11%
Bicicletas en *leasing*	4	4	8%	5%	6%	11%



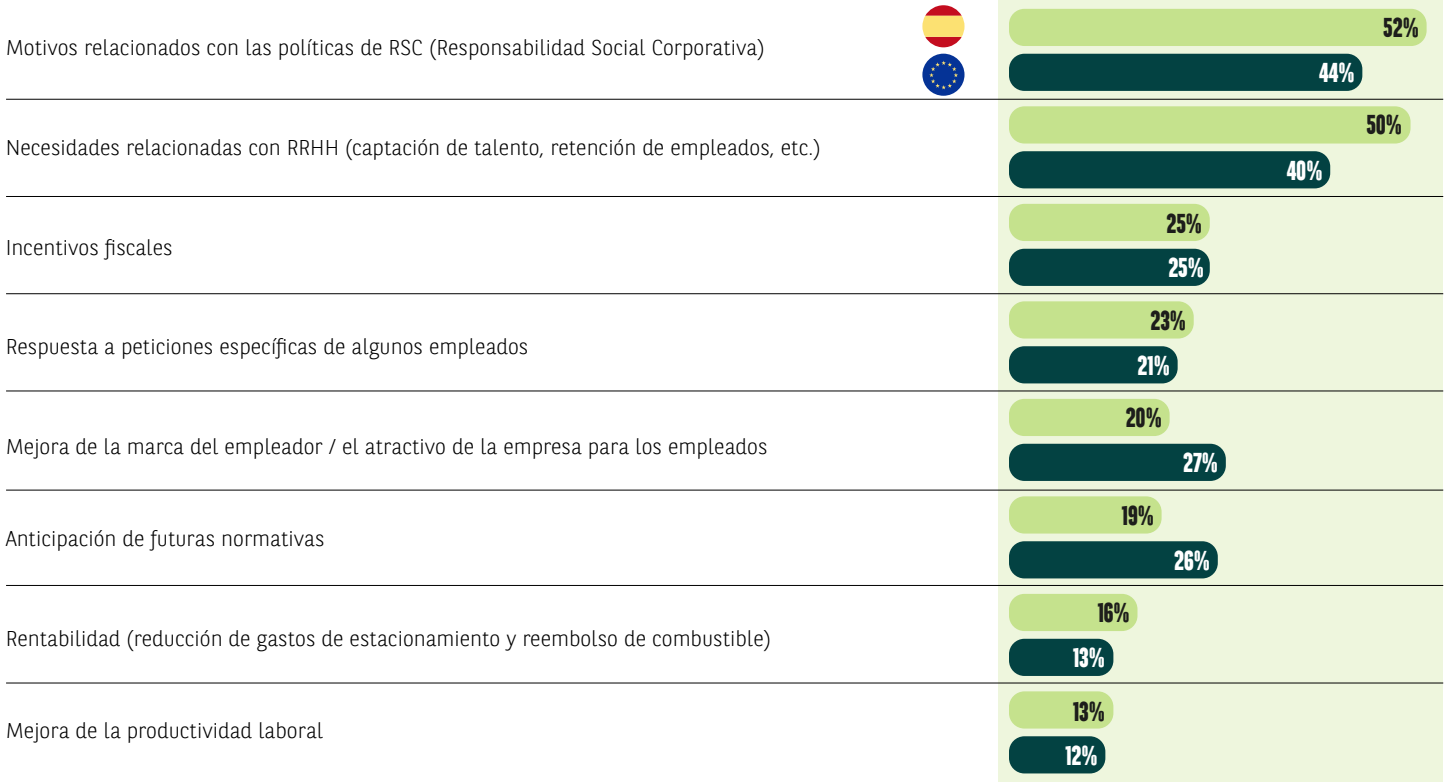
- Las soluciones de movilidad que más crecen en España son el *carsharing* corporativo y la tarjeta corporativa para pago de necesidades de movilidad, con un incremento de 5 p.p. cada una. El resto de las soluciones también suben, con la única excepción del *bikesharing*, que mantiene el mismo nivel de implantación.
- La comparativa con Europa muestra una diferencia cultural relevante en el uso de viajes compartidos (citados por un 25% de empresas europeas y solo un 11% de españolas). El resto de las soluciones presentan resultados más parejos.

EL CUMPLIMIENTO DE LAS POLÍTICAS DE RSC Y LAS NECESIDADES DE GESTIÓN DEL TALENTO SE CONSOLIDAN COMO LOS PRINCIPALES MOTIVOS PARA DESARROLLAR POLÍTICAS Y SOLUCIONES DE MOVILIDAD

Con porcentajes muy superiores al resto de las opciones, las dos principales razones para implantar políticas y soluciones de movilidad son el cumplimiento de las políticas corporativas de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) y las necesidades relacionadas con recursos humanos (RRHH). Los resultados son similares en España y Europa, aunque la media de las empresas europeas otorga mayor importancia a la mejora de la marca del empleador y la anticipación de futuras normativas.

Motivos para implementar o considerar políticas o soluciones de movilidad

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



- No se observan diferencias significativas respecto a los resultados del año anterior. En España, destaca únicamente un mayor peso a los incentivos fiscales y también una mayor relevancia de la mejora de la productividad laboral, aunque manteniéndose como la opción menos citada.

NUEVE DE CADA DIEZ EMPRESAS YA DESARROLLAN O DESARROLLARÁN PLANES DE MOVILIDAD

Un 50% de empresas españolas ya cuentan con planes de movilidad y un 38% tiene previsto desarrollarlos el próximo año. Estos porcentajes suponen una significativa mejora respecto a los datos de la edición anterior del barómetro y recuperan los índices registrados dos años atrás. El presupuesto de movilidad es, de nuevo, la acción más repetida en estos planes, al mismo nivel que el aparcamiento flexible.

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

Base: empresas con vehículos corporativos (%)

Ya desarrollado o considerándolo	**88%**
Considerándolo para el próximo año	38%
Ya desarrollado	50%

- Tras el descenso en 2025, los datos de desarrollo de planes de movilidad se sitúan a un nivel similar a 2024: dos años atrás, un 47% contaba con planes y un 40% tenían previsto desarrollarlo.
- La comparativa de las principales acciones respecto al año anterior destaca que, en cada una de ellas, el porcentaje de implantación actual ya supera al porcentaje de intención de uso, lo que demuestra el nivel de confianza de las compañías en estas medidas.

Principales acciones incluidas en los planes de movilidad

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

En uso | Considerándolo

	En uso	Considerándolo	TOTAL
Presupuesto de movilidad (*mobility budget*)	20%	15%	35%
Parking flexible	18%	17%	35%
Renting para empleados	17%	15%	32%
Viajes compartidos	17%	14%	31%
Bikesharing	17%	14%	31%
Carsharing	16%	14%	30%
Servicio *shuttle* de bus	16%	13%	29%

¿CÓMO SE DESPLAZAN LOS TRABAJADORES ESPAÑOLES?

El coche privado se mantiene estable como el principal modo de transporte en desplazamientos al trabajo, a pesar del aumento del número de empresas que ofrecen soluciones de movilidad alternativas, impulsadas en gran medida por los planes de movilidad sostenible al trabajo.

Modos de transporte que los empleados usan para ir al lugar de trabajo

Base: empresas con vehículos corporativos (%)

Coche privado	67%
Transporte público	20%
Carsharing	11%
Viajes compartidos	2%
Bicicleta eléctrica	2%
Otras soluciones de dos ruedas	6%

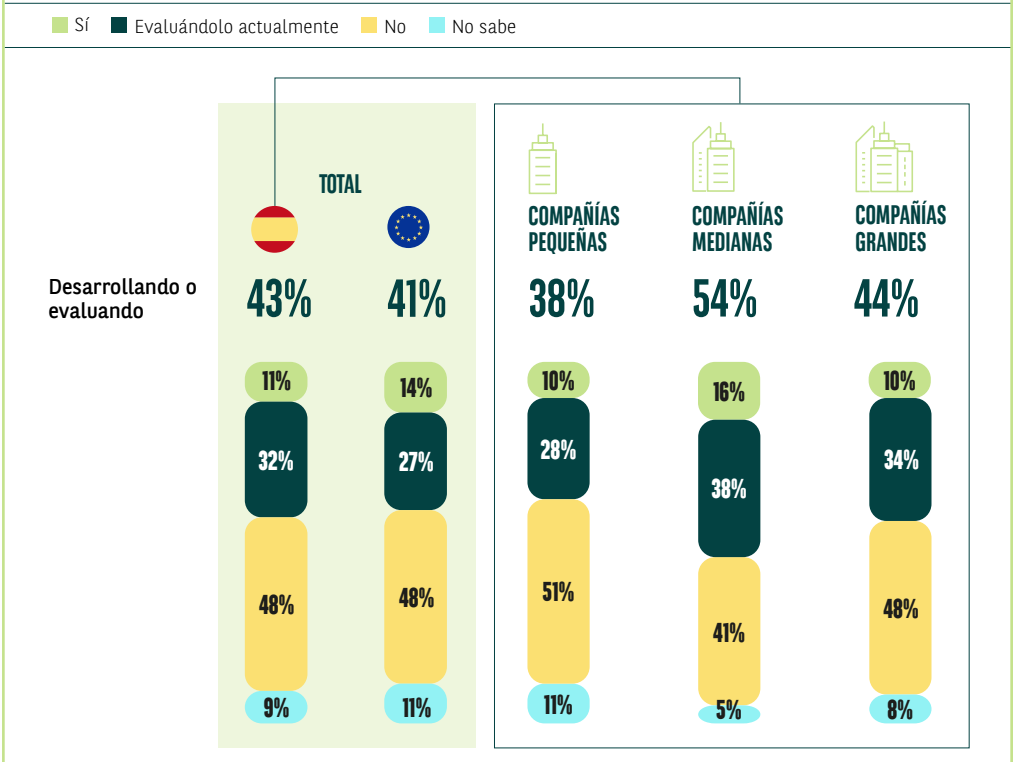
- Respecto a años anteriores, el uso de coche privado crece ligeramente (+2 p.p.), mientras se reduce el uso de otras alternativas. Destaca la caída del transporte público (-8 p.p.) y, en menor medida, el descenso de opciones como el *carsharing* (-3 p.p.) y los viajes compartidos (-1 p.p.).

AUMENTAN LENTAMENTE LAS EMPRESAS QUE YA DISPONEN O EVALÚAN OBJETIVOS DE DESCARBONIZACIÓN

Uno de los indicadores que muestran el compromiso de las empresas con la sostenibilidad ambiental es el desarrollo de objetivos de descarbonización, una de las exigencias de las nuevas normativas estatales y europeas. Los resultados del barómetro reflejan año a año el incremento del número de empresas que ya disponen de estos planes o trabajan en su elaboración. Los datos de 2026 fijan en un 43% el porcentaje de empresas con objetivos de descarbonización o en fase de evaluación.

Compañías con objetivos de descarbonización

Base: empresas con vehículos corporativos (%)



- El 43% de empresas españolas con objetivos de descarbonización o en proceso de evaluación supone un aumento de 2 p.p. respecto al año anterior. En Europa, también crecen 2 p.p.
- Por dimensión de compañía, destaca la mayor sensibilidad de las empresas medianas en esta cuestión, muy por delante de las grandes compañías.

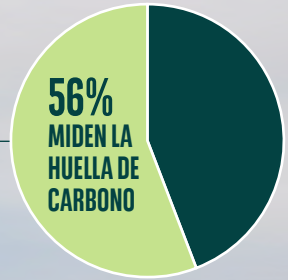
Crece el peso de la movilidad de los empleados en los objetivos de descarbonización

Alta	19%	21%
Moderadas	41%	39%
Baja	40%	40%

- Las empresas son cada vez más conscientes de la importancia de la movilidad de los empleados en los planes de descarbonización. En 2025, el 51% de empresas españolas consideraban que el peso era bajo, un porcentaje que ha disminuido al 40% en 2026.
- En Europa, también disminuye este indicador, pero en menor medida (-3 p.p.).

DECRECE EL NÚMERO DE EMPRESAS QUE MIDEN LA HUELLA DE CARBONO DE SUS FLOTAS DE VEHÍCULOS

El aplazamiento y reducción de las obligaciones de *reporting* de información no financiera (normativa europea CSRD) ha derivado en un notable descenso de la medición de la huella de carbono en empresas pequeñas (-14 p.p.) y medianas (-16 p.p.). Por el contrario, las grandes compañías muestran un avance ligero en este aspecto (+1 p.p.).



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

Consumo total de combustible o energía	29%
Datos estimados	25%
Datos telemáticos	9%
No la medimos	44%

Nota: pregunta multirrespuesta.

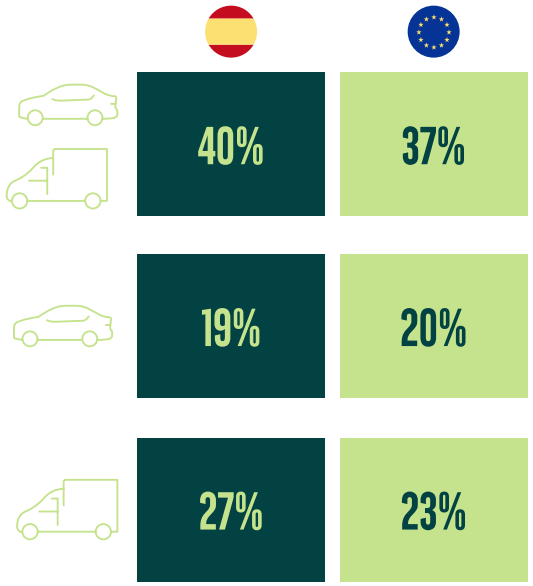
- El principal sistema de medición de la huella de las flotas es recopilación del consumo real de combustible o energía (29%), seguido de cerca por la medición con datos estimados.
- Destaca el 9% de empresas que ya recurren a datos telemáticos para el cálculo de la huella.

LAS EMPRESAS MANTIENEN SU RETICENCIA A LA EXPLOTACIÓN DE LOS DATOS DE LAS FLOTAS CONECTADAS

El análisis del nivel de conectividad de las flotas corporativas y del uso de los datos recopilados repite las conclusiones de ediciones anteriores: pese a que existe un porcentaje considerable de flotas conectadas, la explotación de los datos es todavía muy limitada. En el nivel de flotas conectadas se identifican dos tendencias: el aumento de conectividad en flotas de LCV (+5 p.p. en los dos últimos años), frente al descenso en las flotas de turismos (-3 p.p. de 2024 a 2026).

Compañías con flotas conectadas mediante herramienta de telemetría

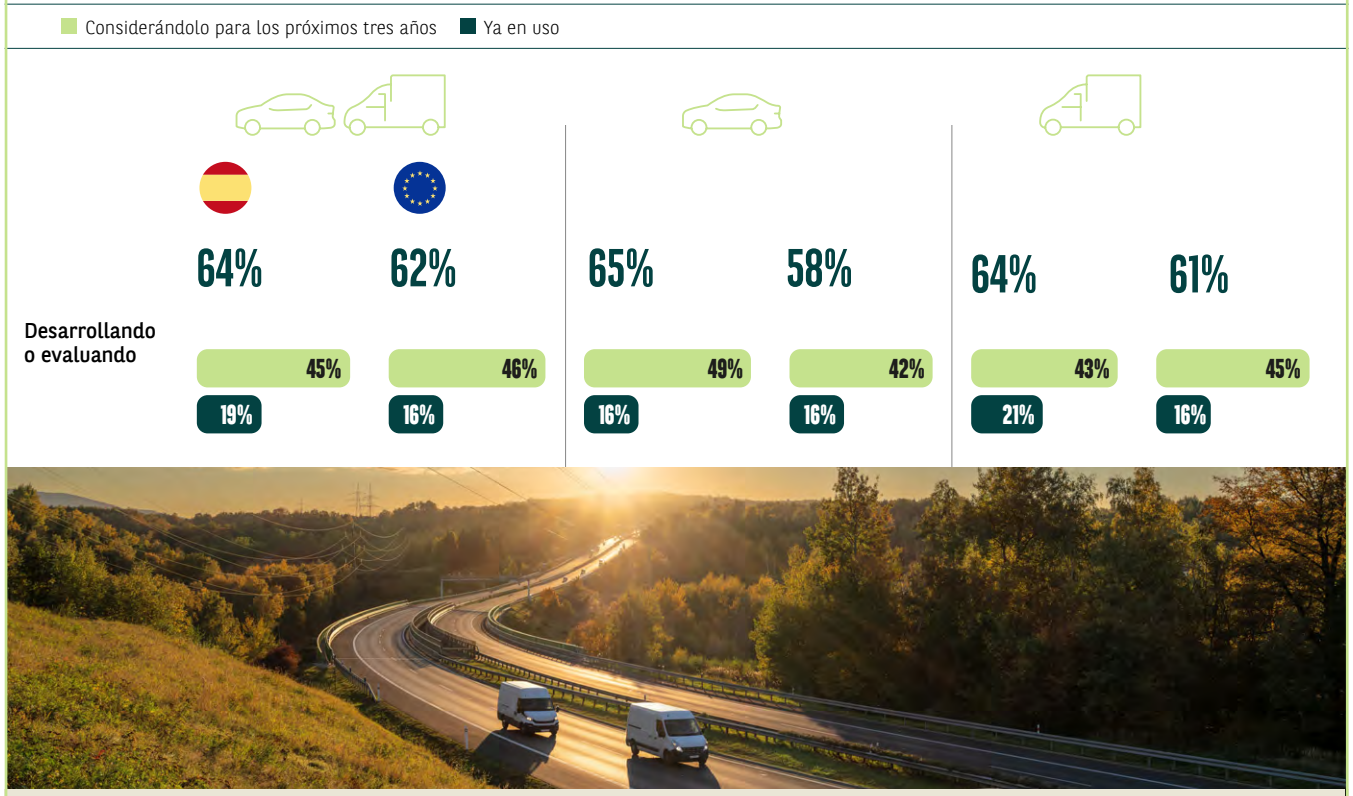
Base: empresas con vehículos corporativos (%)



- Por dimensión de compañías, las empresas pequeñas presentan un mayor porcentaje de flotas conectadas (43%), que las medianas (35%) y grandes (39%). Destaca especialmente el incremento anual de la conectividad en LCV de las pequeñas (+7 p.p.) y el descenso en conectividad de turismos en las medianas (-9 p.p.).

Uso de datos de las flotas conectadas

Base: compañías con flotas conectadas (%)



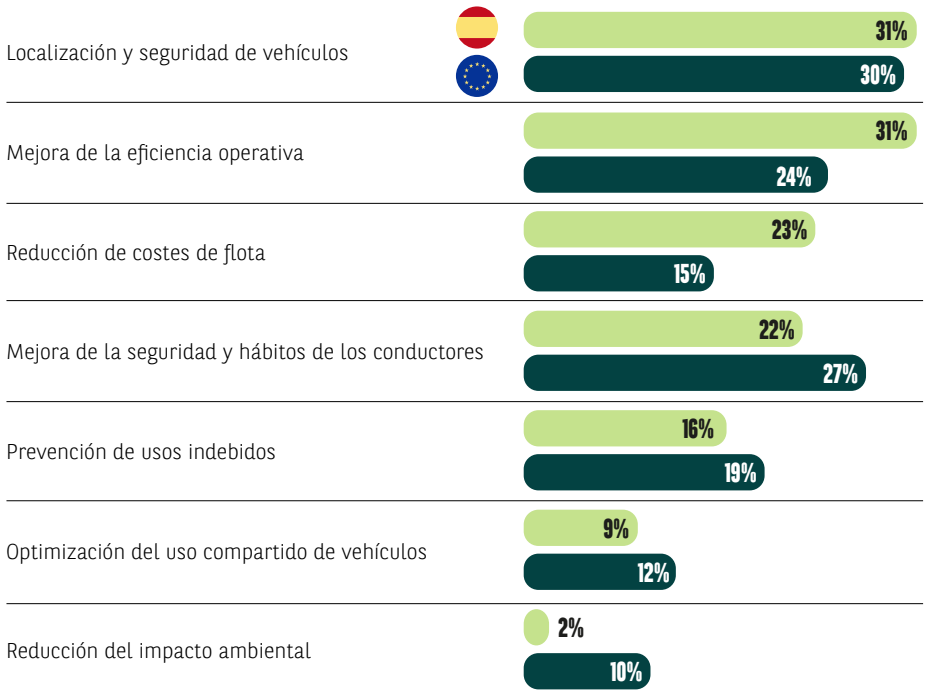
- El uso de datos ha aumentado (+6 p.p.), transformando la intención de uso futuro (-6 p.p.) en adopción actual.
- Únicamente un 19% de las empresas con vehículos conectados utiliza los datos recopilados, aunque un 45% adicional tiene previsto usarlos a corto plazo. Sin diferencias significativas entre tipo de vehículo.

LA MEJORA DE LA EFICIENCIA Y LA SEGURIDAD, PRINCIPALES USOS DE LOS DATOS TELEMÁTICOS

Esta edición del barómetro ha incorporado un análisis específico del uso potencial de los datos recopilados por parte de las empresas. Pese a que la explotación de los datos telemáticos se mantiene como asignatura pendiente, los resultados de esta nueva pregunta muestran que las empresas priorizan aspectos vinculados con la mejora de la eficiencia operativa y la mejora de la seguridad de vehículos y conductores. Estos puntos coinciden tanto en el caso de flotas de turismos como de LCV. Aunque con porcentajes ligeramente distintos, las empresas europeas también priorizan estos puntos.

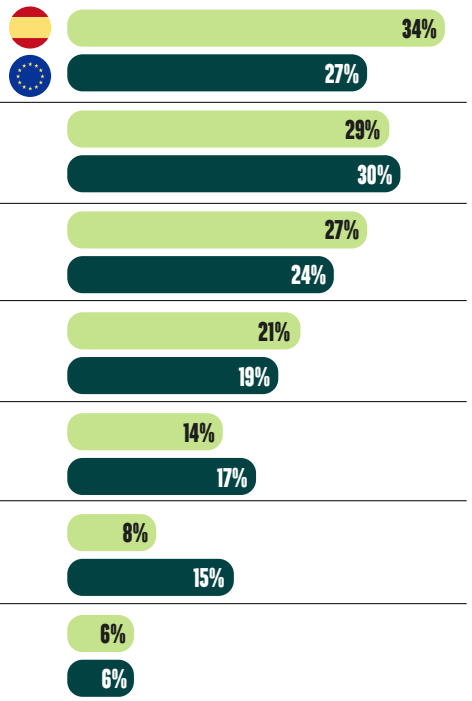
Razones para el uso de los datos recopilados por las flotas de turismos

Base: compañías que utilizan o planean utilizar datos (%)



Razones para el uso de los datos recopilados por las flotas LCV

Base: compañías que utilizan o planean utilizar datos (%)



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 2026.

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 2026.

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 BAJAS, 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:

PARÁMETROS DE CÁLCULO (DATOS OFICIALES)

- Altas de matriculaciones de VN
- Bajas documentadas de la DGT
- Transferencias en el mercado de VO
- Importaciones

→ **PARQUE ADMINISTRATIVO**

↓

INCOHERENCIAS HABITUALES:

- No estimar las bajas extraoficiales
- No tener en cuenta las exportaciones e importaciones de V.O.
- No controlar la movilidad de transferencias de V.O.
- No analizar la deslocalización de *renting*, *rent a car*, etc.

← **ERROR HABITUAL ENTRE UN 15-20%**

↓

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 SEGURIDAD VIAL Y DIAGNÓSTICO POSVENTA

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 2026.

Para ello, el estudio se ha realizado sobre una muestra de 452 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 ±4,7%.

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

D. Especial de Seguridad Vial en España

La información se ha extraído de un estudio de mayor envergadura elaborado en abril de 2026 por Fesvial en exclusiva para Arval.

04 BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS

E. Barómetro *Arval Mobility Observatory*

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

- Muestra global: 10.157 entrevistas.
- *Target*: responsables de flota en empresas de todas las industrias que utilizan al menos 1 vehículo corporativo.
- Muestra España: 300 entrevistas entre empresas de 2 segmentos
  - Empresas de menos de 100 empleados: 155
  - Empresas de 100 o más empleados: 145
- Cuotas:
  - Tamaño de compañía
  - Sector
- Período de campo: 25 de agosto al 11 de noviembre de 2025.
- Método de entrevista: Telefónico mediante sistema CATI (*Computer-assisted thelephone 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%.

Arval Mobility Observatory

ARVAL.ES/MOBILITYOBSERVATORY

ARVAL
BNP PARIBAS GROUP