Energía

OCTUBRE 2026

El desafío de la movilidad sostenible en España: entre la ambición y la realidad

Análisis del parque de turismos y su papel en la transición hacia una movilidad sostenible



Índice

Introducción 3
España sigue siendo dependiente del automóvil 4
El parque de turismos español: más vehículos, pero una renovación demasiado lenta 6
Parque eléctrico español 14
Un parque antiguo ante el reto de la descarbonización 16
¿Cómo puede contribuir la renovación del parque a una movilidad más sostenible? 18
Cambio de rumbo: se necesita una transición posible, no solo deseable 21
Autores 22

Introducción

La movilidad en España sigue atravesando un momento de transformación marcado por la tensión entre la necesidad de avanzar hacia un modelo más sostenible frente a una fuerte dependencia estructural del automóvil privado. En esta nueva edición del informe, damos continuidad al análisis de la evolución del parque móvil de turismos, que continúa envejeciendo, con una edad media de 14,6 años, pese a que 2025 ha sido el año de mayor crecimiento de la electrificación hasta la fecha, con una cuota de matriculaciones del 19,6%. Todos los datos utilizados en este informe provienen de fuentes publicadas entre finales de 2025 y mediados de 2026, y hacen referencia principalmente a indicadores del ejercicio 2025.

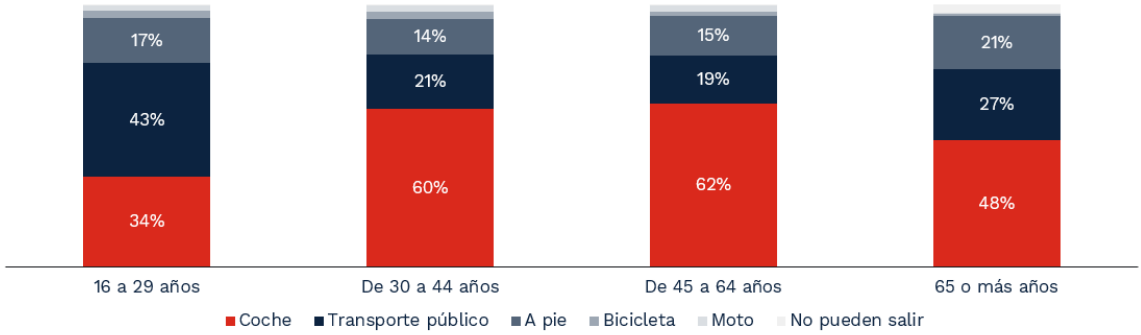


España sigue siendo dependiente del automóvil

A pesar del avance de la movilidad sostenible y las alternativas al vehículo privado, España sigue siendo un país dependiente del automóvil. Según el informe anual de 2025 publicado por ANFAC, el parque automovilístico español cuenta con 545 turismos por cada 1.000 habitantes, una cifra inferior a la media europea, situada en 584 turismos por cada 1.000 habitantes según datos de Eurostat. No obstante, esta diferencia no resta protagonismo al vehículo particular como eje de la movilidad cotidiana.

Esta dependencia se refleja en los hábitos de desplazamiento. Según la Encuesta de Condiciones de Vida del INE (2025), el coche constituye el principal medio de transporte para el 53,5% de la población, muy por delante del transporte público (25,4%) y de los desplazamientos a pie (16,3%). La motocicleta (2,1%) y la bicicleta (1,8%) continúan siendo opciones minoritarias.
Sin embargo, este patrón no es uniforme entre generaciones ni entre territorios. Los jóvenes de entre 16 y 29 años son el único grupo de edad en el que el uso del transporte público (43,4%) supera al del coche (34,3%). Asimismo, existen diferencias significativas en función del tamaño del municipio. El coche es el medio de transporte principal para el 73,5% de los residentes en municipios de menos de 10.000 habitantes, frente al 29,6% en aquellos con más de 500.000 habitantes, donde el transporte público alcanza una cuota del 48,8%. La dependencia del automóvil aumenta, por tanto, a medida que disminuye el tamaño del municipio.

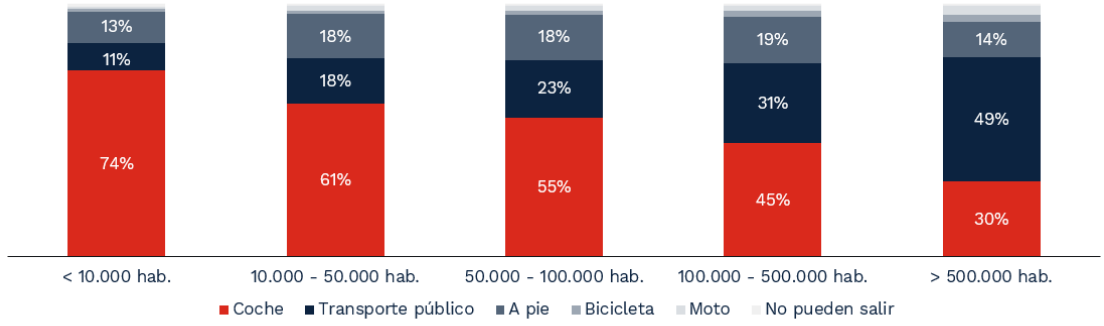
Gráfico 1
Medio de transporte utilizado con más frecuencia por edad



Fuente: INE

Gráfico 2

Medio de transporte utilizado con más frecuencia por tamaño de municipio



Fuente: INE

Esta dependencia estructural del coche no ha pasado desapercibida para el regulador. La Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, introduce la obligación de que las empresas y entidades públicas con centros de trabajo de más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno dispongan de un Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo.

Con ello, la ley marca un cambio de enfoque relevante: por primera vez, la responsabilidad de repensar cómo se desplaza la gente no recae solo en la elección individual, sino también en las empresas como agentes de movilidad.

En este contexto, las organizaciones deberán analizar los patrones de movilidad de su plantilla, diseñar e implantar las actuaciones y medidas recogidas en el plan para fomentar una movilidad más sostenible, negociar el plan con la representación legal de las personas trabajadoras (o, en su defecto, con la comisión negociadora prevista por la ley) y realizar un seguimiento mediante la elaboración de un informe a los dos años de su aprobación y, posteriormente, cada dos años durante su vigencia.

Aunque la ley incorpora un régimen sancionador, su objetivo principal no es penalizar a las empresas, sino impulsar la incorporación de la movilidad sostenible a la gestión empresarial. No obstante, el incumplimiento de la obligación de disponer del plan o de elaborar los informes de seguimiento puede constituir una infracción administrativa con multas de hasta 6.000 euros.

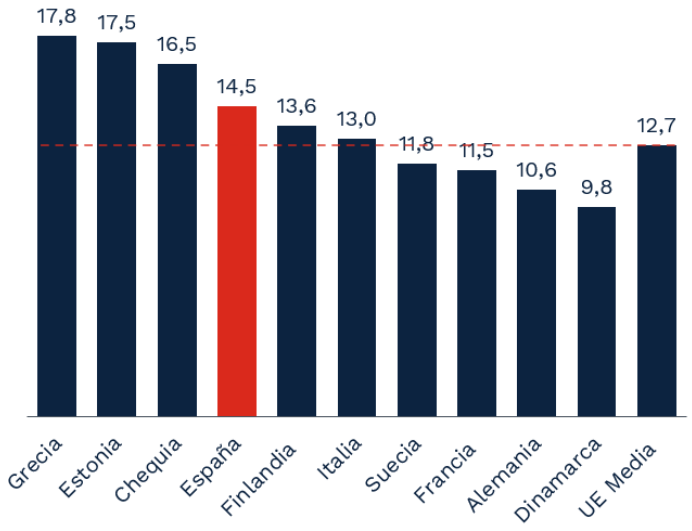
De cara al futuro, es previsible que el marco regulatorio continúe desarrollándose mediante normas reglamentarias que concreten los aspectos operativos de los Planes de Movilidad Sostenible al Trabajo. En este sentido, la propia ley prevé que dicho desarrollo pueda concretar aspectos como la creación de la figura del gestor de movilidad para los centros de trabajo obligados, así como el establecimiento de criterios metodológicos, indicadores comunes y mecanismos de seguimiento que permitan homogeneizar la elaboración, implantación y evaluación de los planes.

El parque de turismos español: más vehículos, pero una renovación demasiado lenta

El parque de turismos españoles no ha dejado de crecer en ningún año de la última década: de 25 millones de unidades en 2019 a 26,8 millones en 2025. La paradoja es que ese crecimiento convive con una renovación cada vez más lenta. La razón es aritmética: en 2025 se matricularon 1.148.650 turismos nuevos, pero solo 840.578 causaron baja definitiva (DGT), por lo que el saldo neto sigue siendo positivo aunque el conjunto envejezca. El resultado es un parque más grande pero con menos renovación: La edad media ha pasado de 12,6 años en 2019 a 14,5 años en 2024, último dato homogéneo disponible para la comparación con la media europea. Así, el parque español se sitúa casi dos años por encima de la media de la Unión Europea (12,7 años) y apenas un 17,1% de los turismos tiene menos de cinco años.

Gráfico 3

Edad media del parque móvil de turismos en EU por países; 2024



Fuente: ACEA, Vehicles on European Roads 2026 (datos 2024).

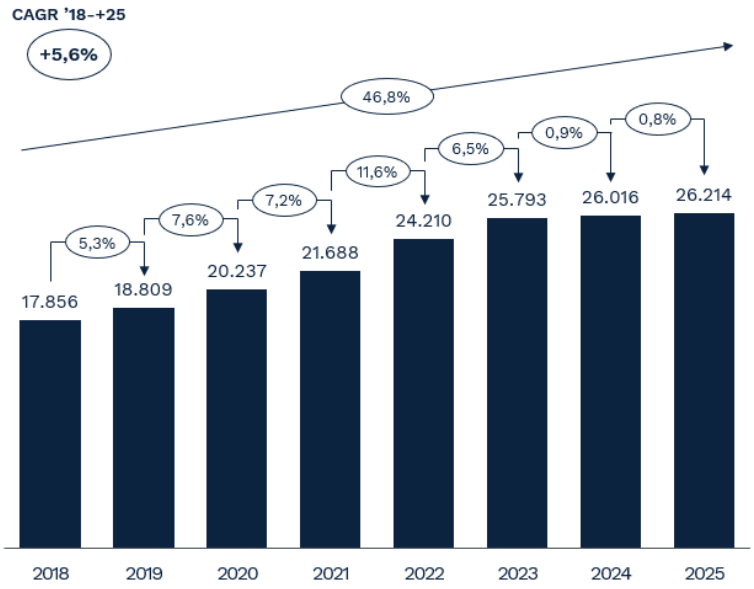
Esa lentitud se refleja con claridad en la clasificación medioambiental Euro del parque. Los vehículos con etiqueta Euro 0 a Euro 3 correspondientes a los estándares más antiguos, sin apenas exigencias de emisiones suman todavía 7,8 millones de unidades, el 29% del total. Si a esa cifra le sumamos los Euro 4, casi la mitad del parque español (48%) sigue sin alcanzar el nivel de exigencia que representan los Euro 5 y Euro 6, estos últimos ya mayoritarios pero lejos de serlo en solitario: 10,6 millones de turismos, el 40% del parque, cumplen el estándar más restrictivo (Euro 6).

Este retraso en la renovación no responde a una única causa, sino a varios factores que se retroalimentan: el incremento del precio de los vehículos nuevos, la limitada capacidad económica de muchos hogares para afrontar la sustitución del vehículo y la tendencia a prolongar su vida útil durante más años antes de proceder a su renovación.

Esta evolución se acompaña con el encarecimiento sostenido de los turismos nuevos durante los últimos años. Según los datos de la Agencia Tributaria, el precio medio declarado en las matriculaciones pasó de 17.856 euros en 2018 a 26.214 euros en 2025, un incremento del 46,8%. Esta tendencia también se refleja en el precio medio de venta al consumidor, que según GANVAM y Coches.com aumentó de 30.513 euros en 2019 a 44.419 euros en 2025 (+45,6%). Aunque la capacidad económica de las familias españolas también ha aumentado durante este periodo (+44,1%), este incremento se produjo de forma progresiva y en un contexto de elevada inflación y aumento del coste de vida, por lo que no se tradujo necesariamente en una mayor capacidad real para afrontar la compra de un vehículo nuevo. En consecuencia, para una parte importante de los hogares, el esfuerzo económico asociado a la renovación del vehículo continúa siendo elevado, favoreciendo el retraso en la sustitución de los vehículos más antiguos.

Gráfico 4

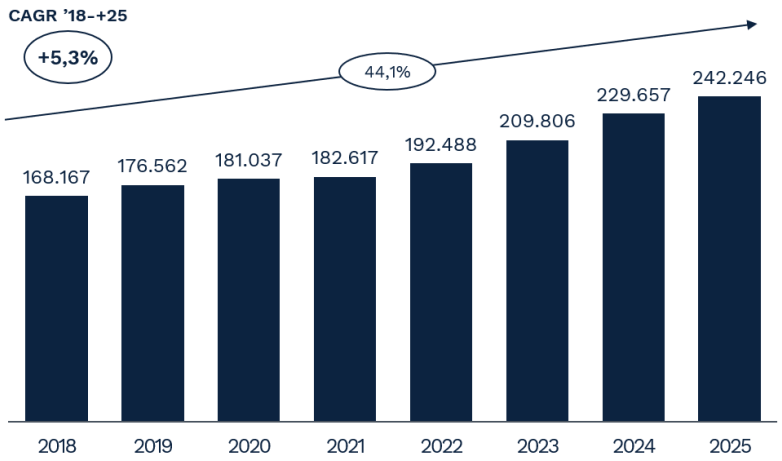
Evolución del precio medio de venta de vehículos 2018-2025



Fuente: Agencia Tributaria, análisis BIP

Gráfico 5

Evolución del poder adquisitivo de las familias consumidoras; (Millones €); 2018-2025 Q1



Fuente: INE, análisis BIP

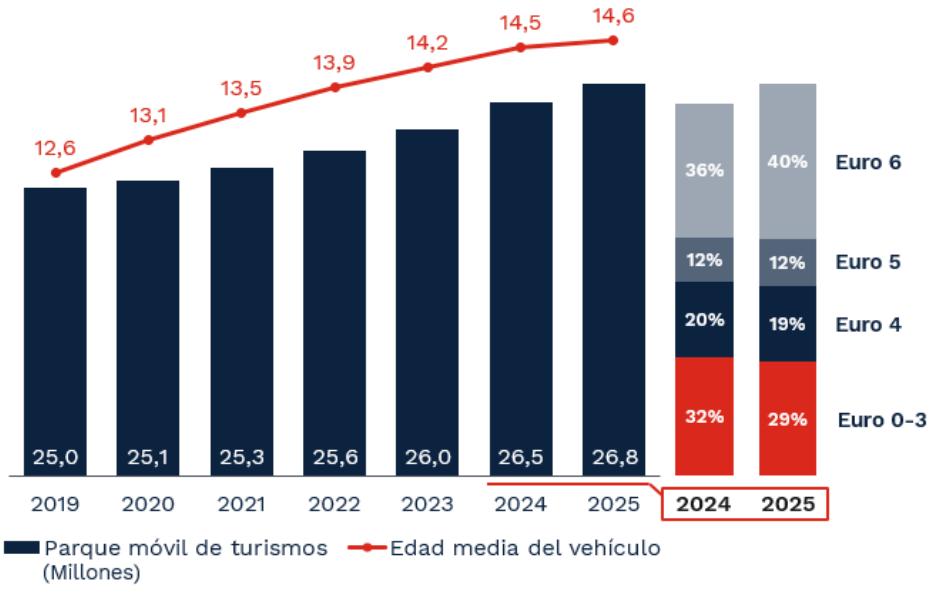
No obstante, según datos de GANVAM, se observa una señal positiva en los eléctricos, cuyo precio medio descendió un 4,6% en 2025, situándose en torno a los 47.400 euros, mientras que los modelos de gasolina y diésel aumentaron un 4,2% y un 2,2%. Esta evolución puede explicarse por una combinación de factores, entre ellos la persistencia de unos costes de fabricación superiores a los registrados antes de la pandemia y la incorporación de nuevos sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS) y otros elementos de seguridad, obligatorios en los vehículos de nueva matriculación como consecuencia de la normativa europea. El vehículo eléctrico sigue requiriendo un mayor desembolso inicial, pero la reducción de su precio apunta a una progresiva mejora de su accesibilidad.

El resultado es que, pese a estas señales de mejora, el parque envejece más rápido de lo que se sustituye y la reducción de emisiones del sector avanza a un ritmo muy inferior al que marcan los objetivos climáticos.

Más allá de la edad, hay otro rasgo que define a este parque: un parque de combustión. El diésel se mantiene como la opción mayoritaria (50,3%, 13,5 millones de vehículos), seguido del de gasolina (38,6%, 10,3 millones); entre ambos suman prácticamente nueve de cada diez turismos en circulación. Los híbridos no enchufables han ganado terreno de forma notable y ya representan un 7,7% del parque superando los de 2 millones de unidades. Por su parte, los eléctricos puros y los híbridos enchufables continúan aumentando su presencia, aunque todavía representan un 2,6% del parque, con cerca de 693 mil vehículos. Esta diferencia entre la composición del parque actual y el ritmo de electrificación de las nuevas matriculaciones refleja que la transición hacia una movilidad más electrificada está avanzando de forma gradual.

Gráfico 6

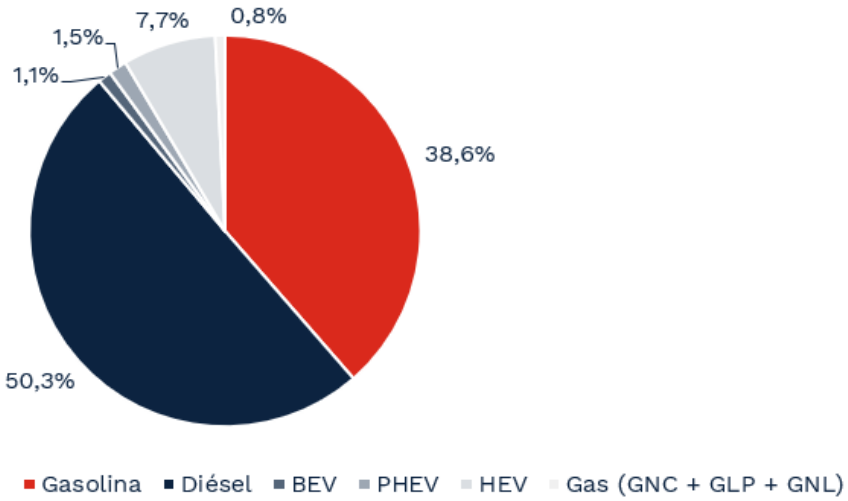
Tendencia del parque móvil de turismos en España



Fuente: Informe anual de ANFAC 2025, DGT (Dirección General de Tráfico)

Gráfico 7

Distribución del parque móvil de turismos en España por FFEE en 2025



Fuente: Informe anual de ANFAC 2025, DGT (Dirección General de Tráfico)

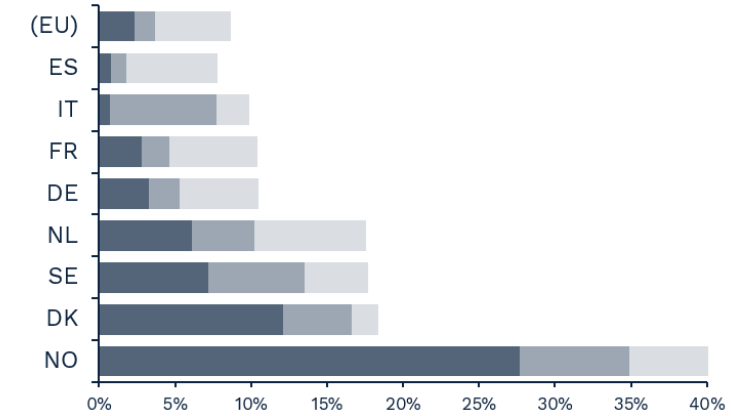
Nota: BEV = vehículo 100% eléctrico; PHEV = híbrido enchufable; HEV = híbrido no enchufable; GNC = gas natural comprimido; GLP = gas licuado del petróleo; GNL = gas natural licuado

Esta realidad también se observa al comparar la composición del parque automovilístico español con la de otros países europeos. Los vehículos eléctricos puros (BEV) y los híbridos enchufables (PHEV) representan conjuntamente el 1,8% del parque de turismos en España, frente al 3,7% de media en la Unión Europea. La diferencia es aún mayor respecto a los países del norte de Europa, donde la adopción de estas tecnologías ha sido significativamente más rápida: Noruega alcanza un 34,9% de turismos enchufables en circulación, Dinamarca un 16,6% y Suecia un 13,5%.

En cambio, España presenta una penetración de híbridos no enchufables (HEV) ligeramente superior a la media europea (6,0% frente al 5,0%), lo que sugiere que la electrificación del parque nacional está avanzando principalmente mediante tecnologías híbridas, mientras que la incorporación de vehículos enchufables continúa siendo más limitada[1].

Gráfico 8

Peso de las tecnologías electrificadas (BEV, PHEV y HEV) en el parque de turismos por país (%)



	NO	DK	SE	NL	DE	FR	IT	ES	(EU)
BEV	27,7%	12,1%	7,2%	6,1%	3,3%	2,8%	0,7%	0,8%	2,3%
PHEV	7,2%	4,5%	6,3%	4,1%	2,0%	1,8%	7,0%	1,0%	1,4%
HEV	5,5%	1,8%	4,2%	7,4%	5,2%	5,8%	2,2%	6,0%	5,0%

Fuente: ACEA, Vehicles on European Roads 2026 (datos de parque 2024)

Nota: (EU) = Media Europea

(1) Dado que, en el momento de elaboración de este informe, todavía no se encontraban disponibles datos homogéneos correspondientes a 2025 para todos los países, la comparación se realiza utilizando cifras de parque de 2024

El mercado de turismos recupera volumen, impulsado por el canal profesional y la electrificación:

Manteniendo la línea de recuperación del año anterior, el mercado de turismos nuevos en España cerró 2025 con 1.148.650 unidades matriculadas, un 12,9% más que en 2024 y el mejor resultado desde antes de la pandemia, aunque el sector sigue sin recuperar el nivel de 2018 y 2019, cuando se superaba holgadamente los 1,3 millones. El reparto por canal de compra ayuda a entender de dónde viene realmente ese crecimiento: según ANFAC, los particulares protagonizaron poco menos de la mitad de las compras, con 539.642 unidades, mientras que empresas (418.574) y flotas de alquiler (190.434) sumaron el resto. Buena parte del impulso, por tanto, viene del canal profesional y no de un consumidor particular que haya empezado a renovar coche con más frecuencia.

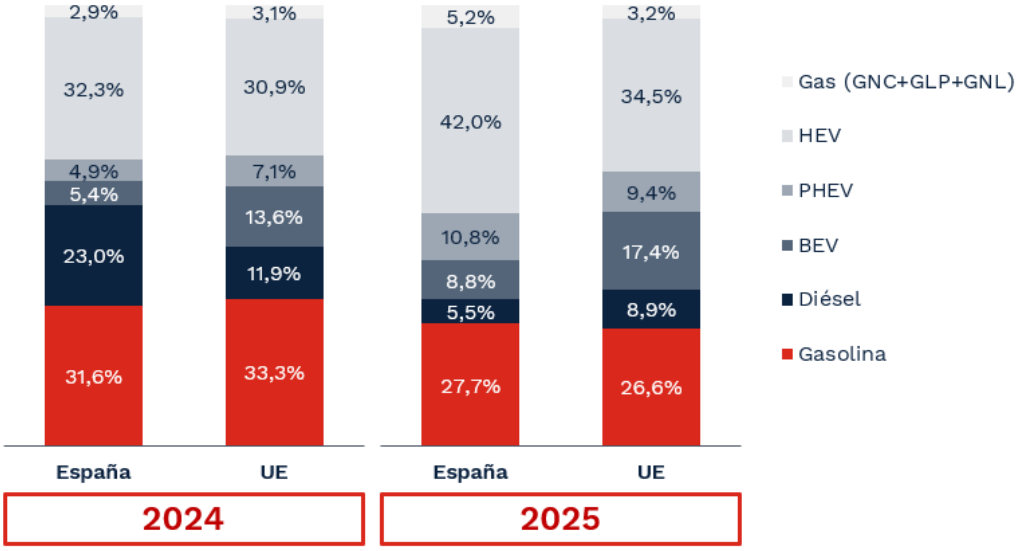
El cambio más llamativo del año está en el tipo de motorización elegido. Gasolina y diésel juntos ya no llegan ni a un tercio del mercado, con un 33,2% frente al 46,7% que sumaban en 2024, mientras que los vehículos alternativos pasan a copar dos de cada tres matriculaciones, con un 66,8%. Dentro de ese bloque, los híbridos no enchufables (HEV) siguen siendo la opción mayoritaria, con un 42% de cuota, pero el salto más importante se ha dado en los electrificados: eléctricos puros (BEV) e híbridos enchufables (PHEV) sumaron un 19,6% del mercado, casi el doble que en 2024.

Ese 19,6%, sin embargo, hay que leerlo con perspectiva europea. Según ACEA, España se sitúa en el grupo de países por debajo de la media continental en electrificación, aunque encabeza ese bloque, por delante de mercados como Letonia o Estonia. La distancia con los líderes sigue siendo notable: en Noruega, Dinamarca o Suecia los electrificados superan el 60% de las ventas, y en Portugal o Francia rondan ya el 25-35%.

El año pasado, con datos del primer semestre, apuntábamos a que 2025 podría marcar el inicio de la consolidación del eléctrico en España. El cierre del ejercicio lo confirma: el país fue el mercado europeo que más creció tanto en híbridos convencionales (+23,1%) como en enchufables (+111,7%), por delante de Francia o Italia.

Gráfico 9

Distribución de matriculaciones del parque móvil de turismos en España y la UE 2024 vs 2025 por FFEE



Fuente: Informe anual de ANFAC 2024 y 2025, ACEA

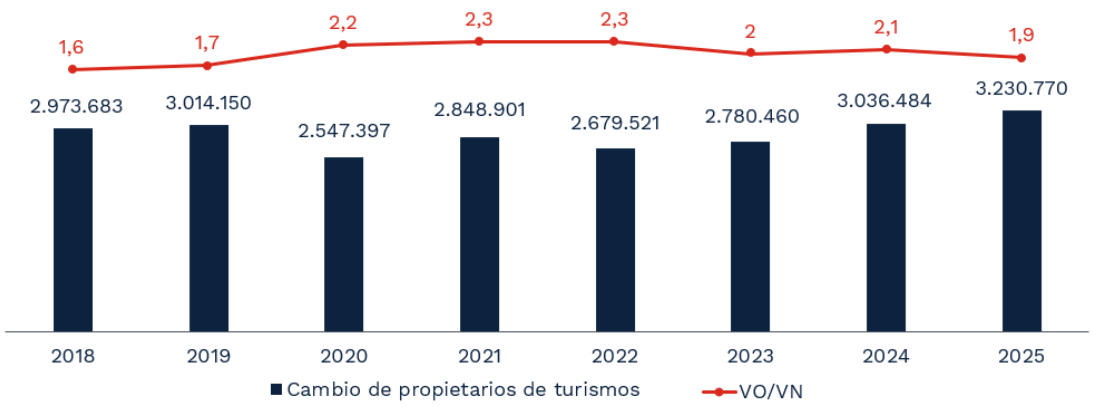
El elevado precio del vehículo nuevo favorece el mercado de ocasión:

A pesar de que 2025 fue el mejor año del mercado desde la pandemia, el precio medio de los vehículos vendidos en España, nuevo y usado por igual, apenas se movió: 23.792 euros con impuestos incluidos, según la Agencia Tributaria, frente a los 23.741 euros de 2024. Esa cifra global, sin embargo, esconde una brecha muy marcada según el tipo de vehículo. Un coche nuevo comprado en España cuesta de media 26.181 euros, mientras que uno usado se queda en 13.225 euros, prácticamente la mitad.

Esa diferencia de precio, casi el doble, explica en buena parte por qué el mercado de ocasión mantiene un elevado peso en España. En 2025 se vendieron 2.218.913 turismos de segunda mano, un 4,2% más que el año anterior, y el número de cambios de titularidad de turismos alcanzó los 3.230.770, la cifra más alta de toda la serie histórica desde 2018, según GANVAM. Por cada coche nuevo matriculado se vendieron 1,9 usados, frente a los 2,1 de 2024, aunque el mercado de ocasión continúa representando un volumen muy superior al de vehículos nuevos.

Gráfico 10

Evolución del cambio de propietarios del parque móvil de turismos en España



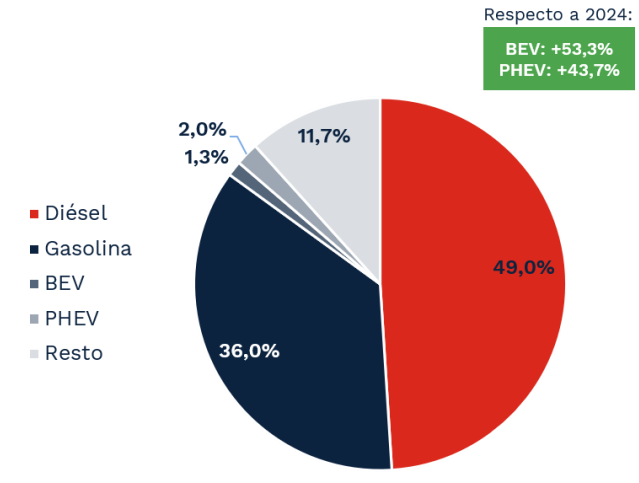
Fuente: DGT, GANVAM, ANCOVE y FACONAUTO

Nota: VN = vehículo nuevo; VO = vehículo de ocasión. El ratio VO/VN indica el número de vehículos de ocasión vendidos por cada vehículo nuevo matriculado.

El crecimiento del mercado de segunda mano, sin embargo, no viene acompañado de un rejuvenecimiento del parque. La edad media del vehículo usado vendido se sitúa en 11 años, y más de la mitad de las operaciones, un 57,3%, corresponden a coches con más de diez años de antigüedad. Este patrón refleja que una parte importante de los vehículos antiguos continúa cambiando de propietario en lugar de salir definitivamente del parque, prolongando su vida útil y ralentizando el proceso de renovación. Este comportamiento responde, en buena medida, a que el elevado precio de los vehículos nuevos lleva a una parte de la demanda a optar por vehículos de ocasión más antiguos y, por tanto, más asequibles. El diésel sigue siendo el combustible mayoritario, con un 49% de las ventas, aunque en retroceso (-0,8%), seguido de la gasolina, con un 36% (+2,3%). Los electrificados, aunque todavía testimoniales, empiezan a moverse: los eléctricos puros de ocasión, con apenas un 1,3% del mercado, crecieron un 53,3% en el año, y los híbridos enchufables, con un 2%, un 43,7%.

Gráfico 11

Mercado de ocasión 2025



Fuentes: GANVAM (mercado de ocasión, 2025)

Parque eléctrico español

Como ya se ha mencionado a lo largo de este informe, 2025 confirma el avance progresivo de la electrificación del parque móvil español de turismos. No obstante, pese a los avances registrados, la transición hacia una movilidad mayoritariamente eléctrica todavía se encuentra en una fase de desarrollo, a pesar de los ambiciosos objetivos fijados por el Gobierno de España para 2030, en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2023–2030, entre ellos alcanzar 5,5 millones de vehículos eléctricos en el parque y un 28% de renovables en el transporte. A más largo plazo, el objetivo es avanzar hacia un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO_2 en 2050. Antes de analizar los datos concretos de 2025, conviene entender qué factores determinan la velocidad de esta transición:

1. **Marco regulatorio.** Durante años, España careció de un marco homogéneo: cada comunidad autónoma gestionaba sus propias ayudas, con plazos, importes y requisitos distintos, lo que generaba incertidumbre en el comprador. Este contexto está cambiando con la aprobación de la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible (véase detalle en apartado “España sigue siendo dependiente del automóvil”), que refuerza la planificación y el impulso de una movilidad más sostenible, contribuyendo a consolidar un marco regulatorio más estable para avanzar en la transición.

2. **Disponibilidad de modelos eléctricos.** Comprar un eléctrico en España ya no significa elegir entre un número reducido de modelos, principalmente concentrados en gamas altas. La oferta se ha ampliado y diversificado significativamente, cubriendo cada vez más segmentos y rangos de precio. Según los datos publicados por ANFAC en 2022 había 203 modelos electrificados alcanzando los 288 en 2025 (159 BEV y 129 PHEV), multiplicándose por cuatro desde 2019. A esta evolución se suma la creciente presencia de nuevos fabricantes, especialmente marcas chinas que han construido catálogos enteros alrededor de la electrificación y han presionado a la baja los precios de entrada.

3. **Diferencial de precio.** El precio sigue siendo una de las principales barreras para la adopción del vehículo eléctrico en España. Aunque la diferencia frente a los vehículos de combustión se está reduciendo, el eléctrico todavía requiere un mayor desembolso inicial: en 2025, su precio medio fue aproximadamente de 47.400 euros, un 20,7% más que un modelo de gasolina. No obstante, este diferencial se está reduciendo, ya que el precio medio del eléctrico cayó un 4,6% respecto a 2024, mientras que los modelos de gasolina y diésel aumentaron un 4,2% y un 2,2%, respectivamente. A ello se suman los menores costes de uso y mantenimiento, que pueden compensar parte de la diferencia a lo largo de la vida útil del vehículo. En este contexto, el Programa Auto+ busca

reducir el coste de adquisición mediante ayudas de hasta 4.500 euros por turismo, con una dotación de 400 millones de euros para 2026.

4. **Infraestructura de recarga.** La disponibilidad de una red de recarga pública suficiente, accesible y operativa sigue siendo clave para acelerar la adopción del vehículo eléctrico. España cerró 2025 con algo más de 53.000 puntos de recarga públicos operativos, un 37% más que en 2024, aunque más de 16.000 puntos instalados permanecían todavía sin operar, aproximadamente uno de cada cuatro. Frente a los cerca de 300.000 puntos de recarga pública necesarios en 2030, según Red Eléctrica en línea con el PNIEC, el despliegue actual sigue siendo insuficiente. El reto, por tanto, ya no es solo ampliar la red, sino garantizar su puesta en servicio y funcionamiento.

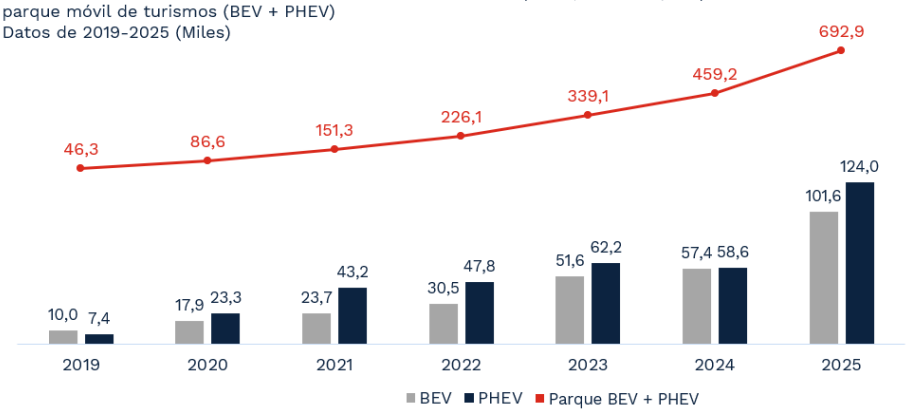
5. **Autonomía de las baterías.** La autonomía sigue condicionando la adopción del vehículo eléctrico en España, especialmente entre los usuarios que necesitan que un único vehículo cubra tanto los desplazamientos cotidianos como los viajes de larga distancia. La mejora de las baterías es clave para seguir aumentando la autonomía y reducir esta barrera. Según un estudio de la OCU de 2026, los coches eléctricos que circulan en España alcanzan unos 350 km de autonomía real de media, con una capacidad media de batería de 65 kWh, mientras que el desarrollo de nuevas tecnologías busca seguir ampliando estas prestaciones.

Con este marco de fondo, cabe preguntarse cuánto ha avanzado realmente España. La respuesta, de momento, es poco, aunque a un ritmo cada vez mayor. De los 26,8 millones de turismos que circulan por el país, casi 693.000 son electrificados, entre eléctricos puros e híbridos enchufables: un 2,6% del parque total. La cifra contrasta con el peso que estas tecnologías tienen ya en las matriculaciones de 2025, cercano al 20%, un desfase que, como se ha explicado anteriormente, responde en buena medida a la lenta renovación del parque circulante.

El resto del parque electrificado en sentido amplio lo completan los híbridos no enchufables, que suman cerca de 2,1 millones de unidades, un 7,7% del total. Sumando ambas categorías, poco más de uno de cada diez turismos españoles incorpora ya algún tipo de electrificación, aunque la mayoría del parque siga dependiendo de la gasolina o el gasóleo para moverse. España cuenta ya con buena parte de las condiciones necesarias para acelerar la electrificación, pero la transformación de la flota circulante todavía avanza con más lentitud que la de las nuevas matriculaciones.

Gráfico 12

Evolución de las matriculaciones de turismos eléctricos en España (BEV/PHEV) respecto el crecimiento del parque móvil de turismos (BEV + PHEV)
Datos de 2019-2025 (Miles)



Fuente: Ideauto con datos de la DGT

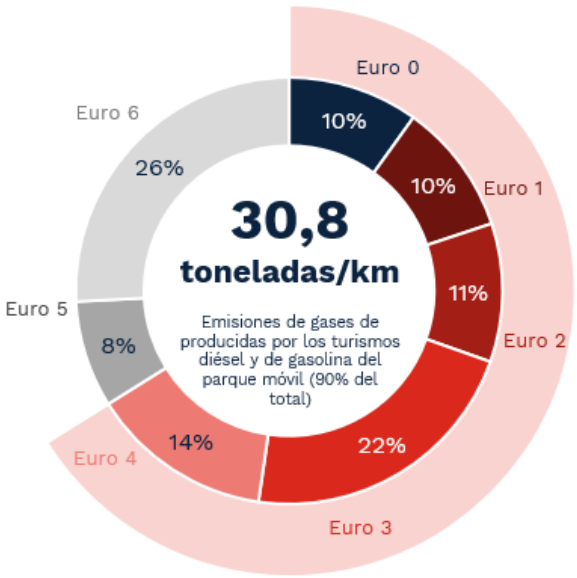
Un parque antiguo ante el reto de la descarbonización

Un año más, la elevada antigüedad del parque automovilístico español continúa siendo un reto para avanzar hacia una movilidad más sostenible y reducir su impacto sobre la calidad del aire y la salud pública. En 2025, los vehículos anteriores a la normativa Euro 5 concentran aproximadamente el 66% de las emisiones de gases contaminantes del parque de turismos español, asociadas a contaminantes como el monóxido de carbono (CO), los óxidos de nitrógeno (NOx), los hidrocarburos no quemados (HC) y las partículas (PM).

El análisis de Bip, elaborado a partir de datos de ANFAC y de los límites de emisiones establecidos por la UE, apunta a una mejora gradual respecto a 2024, con una mayor contribución de las categorías más recientes y una reducción del peso de las más antiguas. Sin embargo, el cambio sigue siendo limitado: los vehículos Euro 0–3 continúan concentrando más de la mitad de las emisiones y los Euro 0–4 cerca de dos tercios del total. Así, las categorías más antiguas siguen concentrando una parte desproporcionada de las emisiones del parque.

Gráfico 13

Distribución de las emisiones del parque móvil de turismos en España en 2025



Fuente: Análisis de Bip con datos extraídos de ANFAC y estándar UE sobre las emisiones

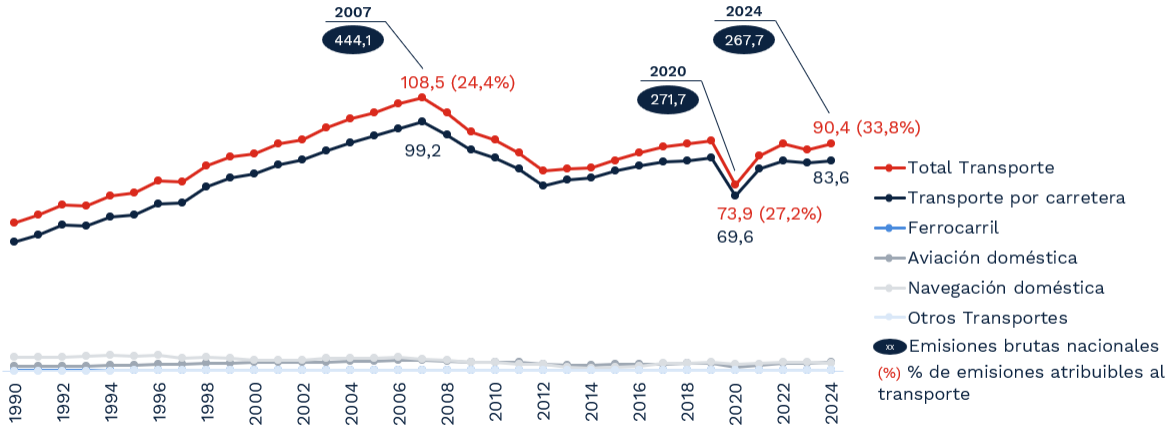
Nota: Emisiones medidas: **CO** (monóxido de carbono) y **HC + NOx** (hidrocarburos + óxidos de nitrógeno).

El parque automovilístico en España no solo genera contaminantes que afectan la salud, sino que también contribuye de manera significativa al cambio climático a través de las emisiones de gases de efecto invernadero, principalmente dióxido de carbono (CO_2). Además del CO_2, otros gases como el metano (CH_4) y el óxido nitroso (N_2O) se producen principalmente por la quema de combustibles fósiles en motores de gasolina y diésel.

Según los últimos datos disponibles del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO), en 2024 España registró 267,7 $MtCO_2$-eq de emisiones brutas de gases de efecto invernadero. El transporte concentró el 33,8% de estas emisiones, equivalente a 90,4 $MtCO_2$-eq, mientras que el conjunto del transporte por carretera representó aproximadamente el 31,2% del total nacional, con 83,6 $MtCO_2$-eq.

Gráfico 14

Evolución de las emisiones brutas de GEI del sector del transporte y totales en España en $MtCO_2$-eq
Datos de 1990-2024



Fuente: MITECO, Informe Inventarios GEI 1990–2024, Edición 2026.

Este panorama contrasta con los avances que empieza a mostrar el sector, con una creciente apuesta por vehículos más eficientes y menos contaminantes. Las matriculaciones de turismos BEV y PHEV alcanzaron cerca de 226.000 unidades en 2025, un 94,6% más que en 2024 y el 19,6% del total, en línea con el descenso de las emisiones medias de CO_2 de los turismos nuevos, que se situaron en 103 g CO_2/km, un 10,81% menos que el año anterior.

Sin embargo, esta mejora todavía no se traslada al conjunto del parque: según el avance del inventario de MITECO, las emisiones del transporte por carretera aumentaron un 2,4% en 2025, hasta 85,6 $MtCO_2$-eq. (dato estimado y provisional). La diferencia refleja el desfase entre unos vehículos nuevos cada vez menos emisores y un parque circulante que se renueva demasiado lentamente.

¿Cómo puede contribuir la renovación del parque a una movilidad más sostenible?

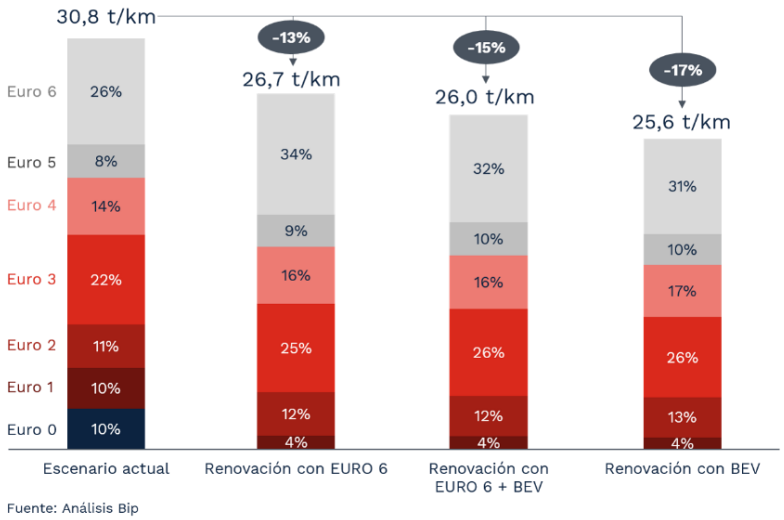
Junto al impulso a la electrificación, la renovación del parque de vehículos constituye una de las medidas con mayor potencial para reducir las emisiones a corto y medio plazo. Antes de analizar este aspecto, resulta relevante determinar cuál sería el volumen de renovación necesario para aproximar la situación de España a la de los principales países europeos.

Con este objetivo, se ha desarrollado una simulación tomando como referencia la edad media del parque de turismos de la Unión Europea (12,7 años) y los 14,5 años registrados en España en 2024. Se estima que sería necesario sustituir la totalidad de los vehículos Euro 0 y aproximadamente el 75% de los vehículos Euro 1, lo que equivale a alrededor de 1,3 millones de turismos (aproximadamente el 5% del parque de turismos de gasolina y diésel), para que el parque español convergiera con la media europea de antigüedad.

Una vez determinado el volumen de vehículos que sería necesario renovar, se han analizado tres estrategias alternativas de sustitución. El primer escenario plantea la sustitución de todos los vehículos objeto de renovación por vehículos Euro 6, lo que permitiría reducir las emisiones totales del parque en un 13%, situándolas en 26,7 t/km. Como escenario intermedio, se considera la sustitución de los vehículos Euro 0 por vehículos eléctricos puros (BEV) y de los vehículos Euro 1 por vehículos Euro 6, alcanzando una reducción estimada del 15% y unas emisiones de 26,0 t/km. Finalmente, el escenario de mayor ambición en materia de electrificación contempla la sustitución de todos los vehículos objeto de renovación por vehículos eléctricos puros (BEV), lo que reduciría las emisiones del parque en un 17%.

Gráfico 15

Comparativa de la reducción estimada de emisiones en distintos escenarios de renovación y electrificación del parque



Fuente: Análisis Bip

Los resultados muestran que la convergencia del parque español con la edad media europea podría alcanzarse mediante una renovación focalizada en los vehículos más antiguos, con un impacto ambiental ya apreciable incluso en el escenario basado en vehículos Euro 6. Una mayor electrificación incrementa progresivamente la reducción de emisiones, aunque las diferencias entre escenarios son moderadas debido a que los vehículos objeto de renovación representan únicamente alrededor del 6% del parque de turismos de gasolina y diésel. En este contexto, **la renovación del parque y la electrificación no deben entenderse como estrategias alternativas, sino complementarias: el rejuvenecimiento de los vehículos más antiguos genera beneficios ambientales a corto plazo, mientras que el avance progresivo de la electrificación consolida la reducción de emisiones a medio y largo plazo.**

En conjunto, desde la perspectiva de las políticas públicas, se ha estimado el orden de magnitud teórico máximo de las ayudas que podría requerir un programa de renovación de estas características, tomando como referencia el Programa Auto+, actualmente vigente en España, que prevé ayudas de hasta 4.500 euros para la compra de vehículos eléctricos por particulares. Bajo la hipótesis de aplicar un incentivo equivalente a todos los vehículos de sustitución considerados en los escenarios, dicho orden de magnitud ascendería a aproximadamente 5.700 millones de euros. Como referencia, el Programa Auto+ cuenta con una dotación de 400 millones de euros para 2026. Aunque un programa de renovación de estas características previsiblemente se desarrollaría durante varios años, el presupuesto anual actualmente disponible representa menos del 10% del volumen máximo de ayudas estimado, poniendo de manifiesto la diferencia de escala entre los recursos actualmente disponibles y los que requeriría una renovación acelerada del parque. **Este resultado pone de relieve que una renovación acelerada del parque en un horizonte de corto plazo, como podría ser un periodo de tres años, difícilmente podría apoyarse exclusivamente en financiación pública y requeriría una movilización conjunta de recursos públicos y privados, reforzando el papel que pueden desempeñar las estrategias y políticas dirigidas específicamente a acelerar la renovación o retirada de las categorías Euro más antiguas,** ámbito en el que otros países europeos han desarrollado un conjunto más amplio de medidas.

Tabla 1

Comparativa de políticas de renovación del parque automovilístico en Europa – Ejemplos de Medidas

	España	Portugal	Francia	Italia	Alemania	Países Bajos
Programa de achatarramiento ligado a la sustitución	✗	✓	✗	✓	◐	✗
Ayudas condicionadas al nivel de renta	✗	✗	✓	✓	✓	✗
Incentivos fiscales relevantes para vehículos de bajas emisiones	◐	✓	✓	✓	✓	◐
Restricciones de circulación para vehículos más contaminantes (LEZ/ZBE)	✓	◐	✓	✓	✓	✓
Exención o reducción del impuesto de matriculación o tenencia	◐	✓	✓	◐	✓	◐

✓ Implementación vigente
◐ Implementación parcial o limitada
✗ Sin implementación

Nota: La comparativa recoge ejemplos representativos de medidas vigentes en los países considerados. El listado no es exhaustivo.
Fuente: EAFO, ACEA, análisis BIP

Nota metodológica

Las emisiones corresponden a la suma de las emisiones de CO, HC y NOx, expresadas en t/km, y se recalculan para cada escenario en función de la sustitución de vehículos considerada. Los factores de emisión utilizados se basan en los límites máximos de emisiones establecidos por la normativa europea (estándares Euro) para cada categoría de vehículo, diferenciando entre motorizaciones de gasolina y diésel. La simulación representa una estimación teórica del potencial de reducción de emisiones asociada a la renovación del parque y no incorpora variables de uso real, como el kilometraje anual, las condiciones de circulación, el estilo de conducción o el deterioro de las emisiones asociado a la antigüedad del vehículo. El parque objeto de renovación se determina estimando el volumen de vehículos necesario para converger con la edad media del parque de turismos de la Unión Europea, utilizando una estimación de la edad media de cada categoría Euro. El orden de magnitud teórico máximo de ayudas públicas se calcula aplicando una ayuda de 4.500 euros a todos los vehículos BEV nuevos considerados en cada escenario, sin considerar criterios de elegibilidad, límites de renta, cofinanciación u otros requisitos específicos de acceso a las ayudas.



Cambio de rumbo: se necesita una transición posible, no solo deseable

Ante esta situación, actuar sobre el parque automovilístico sigue siendo una prioridad. Sin embargo, el contexto empieza a cambiar: las matriculaciones de vehículos eléctricos han crecido con fuerza y hacen más viable avanzar hacia los objetivos de descarbonización. **La transición no solo debe ser deseable, sino también posible. El reto es conseguir que este avance llegue al parque circulante,** todavía envejecido y mayoritariamente de combustión.

La paradoja de este año es clara: se vende más eléctrico que nunca, pero el parque envejece igual. La electrificación avanza en las nuevas matriculaciones, pero su impacto sobre el conjunto del parque sigue siendo limitado. Acelerar su renovación se convierte, por tanto, en una palanca clave para reducir las emisiones.

Se necesita una estrategia más equilibrada, capaz de combinar la expansión del vehículo eléctrico con una renovación más rápida del parque existente y el aprovechamiento de alternativas que permitan reducir su impacto.

Para alcanzar los objetivos climáticos, económicos y sanitarios, se necesita una visión más amplia y concreta de la movilidad sostenible. Una visión en la que el vehículo eléctrico sea una pieza importante, pero no única, de una estrategia orientada al impacto real sobre las emisiones, la seguridad y la calidad de vida de los ciudadanos.

Este debería ser el rumbo de las instituciones en los próximos años: acelerar la electrificación, pero también la renovación del parque.

En este contexto de mercado, **BIP** está preparada para apoyar a todos los stakeholders de movilidad en el diseño y la conducción de esta evolución. A través de un enfoque integrado, basado en datos, en la escucha de las necesidades reales y en un profundo conocimiento del ecosistema de la movilidad ayudamos a nuestros clientes a:

- Analizar el contexto de mercado y su evolución previsible
- Comprender las prioridades de los ciudadanos y de los stakeholders públicos y privados
- Definir y apoyar la implementación de medidas eficaces para una movilidad más sostenible, equitativa y accesible

Autores



Giovanni Alessandrello
Managing Director and Partner
giovanni.alessandrello@bip-group.com



Fabrizio Arena
Partner Industrial, Mobility & Automotive
fabrizio.arena@bip-group.com



Queralt Grané Porta
Director Strategy & Operations
queralt.grane@bip-group.com



Francisco Aranda
Director Strategy & Operations
francisco.aranda@bip-group.com



Giovanni Napolitano
Manager Strategy & Operations
giovanni.napolitano@bip-group.com



Inés Pinto Molina
Consultant Strategy & Operations
ines.pinto@bip-group.com

OCTUBRE 2026

Energía

El desafío de la movilidad sostenible en España: entre la ambición y la realidad



BIP Iberia

bip-group.es

Here to Dare