

16

ARVAL MOBILITY OBSERVATORY 2024

Arval Mobility
Observatory





ÍNDICE

Bienvenida

VER

Resumen ejecutivo

VER

Entrevista a Pere Navarro (DGT)

VER



01

ECONOMÍA, LEGISLACIÓN Y TENDENCIAS SOCIALES | 13

- | Economía
- | Legislación
- | Tendencias sociales

VER

02

MOVILIDAD | 28

- | Mercado del vehículo nuevo y parque
- | Mercado del vehículo de ocasión
- | Nuevas tecnologías

VER

03

DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL | 48

- | Datos posventa
- | Experiencia de usuario de vehículo enchufable
- | Seguridad vial

VER

04

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | 69

- | Metodología
- | Tendencias
- | Electrificación
- | Sostenibilidad y nueva movilidad

VER

Anexos

VER

Fuentes y metodología

VER

**MIGUEL CABAÇA**

Director general de Arval España

#Cada uno de nosotros necesita una movilidad diferente. Por eso las soluciones flexibles y personalizadas son la respuesta. La integración de servicios, la digitalización de los pagos y el desarrollo de nuevos modelos de negocio basados en el uso de los datos marcarán el futuro.

¿Y SI EL FUTURO FUERA HOY?

De niños, muchos de nosotros imaginábamos que la movilidad en el futuro serían naves espaciales y coches voladores al estilo *Blade Runner*. Sin embargo, la realidad nos está demostrando que ese futuro son las bicicletas, el transporte público, compartir coche y los vehículos eléctricos. Y es que, a pesar de los avances tecnológicos, nada tiene sentido si no ponemos a las personas y sus necesidades en el centro.

Por eso es tan importante este informe. La 16ª edición del *Arval Mobility Observatory* es un estudio de referencia que nos permite escuchar, entender y analizar las prioridades de ciudadanos y empresas en materia de movilidad. Y lo que llevamos observando en este tiempo es cómo han ido cambiando nuestros hábitos.

El propósito del transporte consiste en mover personas o mercancías de un sitio a otro. Al igual que el comer o el dormir, la forma cómo nos movemos ocupa una parte importante de nuestra vida. Es algo que hacemos todos, todos los días. Ir al trabajo, llevar a los niños al colegio, salir de viaje el fin de semana, hacer la compra, repartir los productos de la empresa o caminar por el barrio.

La evolución en el comportamiento de los consumidores ha venido acompañada por el desarrollo de múltiples soluciones de movilidad que nos abren un abanico de oportunidades. El coche sigue siendo el gran protagonista, pero incorporando cambios en los modelos de propiedad y uso (*renting, car sharing, car pooling*); la bicicleta y los patinetes ganan espacio y el diseño de las ciudades se adapta a su crecimiento; el transporte público (metro, autobús, tranvía, tren de cercanías) es imbatible en el entorno

urbano; y qué decir del caminar, algo que parece que redescubrimos después del COVID.

Hoy los ciudadanos quieren pagar solo por lo que usan, gestionar la movilidad desde el móvil, aprovechar mejor su tiempo, incrementar la seguridad y minimizar el impacto medioambiental en el planeta. Por su parte, las empresas buscan una movilidad eficiente, segura y más sostenible; que les ayude para incentivar el talento y siempre controlando los gastos.

Cada uno de nosotros necesita una movilidad diferente. Por eso las soluciones flexibles y personalizadas son la respuesta. La integración de servicios, la digitalización de los pagos y el desarrollo de nuevos modelos de negocio basados en el uso de los datos marcarán el futuro.

Junto a estas oportunidades también enfrentamos algunos desafíos. Es necesario entender bien las motivaciones y las barreras para poder facilitar cambios complejos como son la adopción del vehículo eléctrico o la transición energética. Acompañar a nuestros clientes con información, formación y asesoramiento en momentos de incertidumbre tecnológica como los actuales es clave.

Aunque todavía no hayan llegado los coches voladores, asistimos a una transformación radical de la movilidad. Desde Arval estamos disfrutando e impulsando este momento de cambio. Las tendencias tecnológicas, la sostenibilidad y la electrificación rediseñarán el panorama del transporte tanto a nivel corporativo como individual. Aprovechemos las oportunidades que se nos ofrecen porque... ¿y si el futuro fuera hoy? •



OMAR SÁNCHEZ

Responsable del *Arval Mobility Observatory* España

#Esta edición del “Barómetro de Flotas Corporativas” recoge la creciente importancia de las normativas y cómo estas están remodelando la manera en que las empresas reportan y operan sosteniblemente.

NAVEGANDO HACIA LA NUEVA MOVILIDAD

Históricamente, los grandes viajes siempre han tenido como guía a los cuatro puntos cardinales. En la 16ª edición del *Arval Mobility Observatory* en España, navegamos a través del cambiante paradigma de la movilidad. Este año nuestro análisis se estructura en cuatro grandes bloques, en una travesía marcada por retos y oportunidades. Bajo este nuevo enfoque, analizamos la esencia de los desafíos actuales del sector.

El primer bloque, **“Economía, Legislación y Tendencias Sociales”**, se sumerge en cómo los cambios económicos y las nuevas regulaciones, junto con las dinámicas sociales en evolución, están moldeando nuestras decisiones de movilidad.

Si avanzamos al segundo bloque, **“Movilidad”**, descubriremos la vital importancia de la electrificación para cumplir con los objetivos de descarbonización de la UE. Mi compromiso personal es alcanzar una movilidad 0.0: cero emisiones y cero víctimas. Este es un sueño de un futuro más limpio y seguro, y nos impulsa a promover soluciones que garanticen los trayectos del mañana.

Sin embargo, para lograr este objetivo, es crucial renovar el parque móvil del país. En el tercer bloque, **“Diagnóstico Posventa y Seguridad Vial”**, enfatizamos la necesidad de mantener los vehículos en condiciones

óptimas. Esto no solo garantiza la seguridad en las carreteras, sino que también es un componente esencial para reducir las emisiones globales. La llegada de los vehículos eléctricos nos acerca a este nuevo horizonte, y será fundamental entender los elementos que construyen la experiencia de sus usuarios.

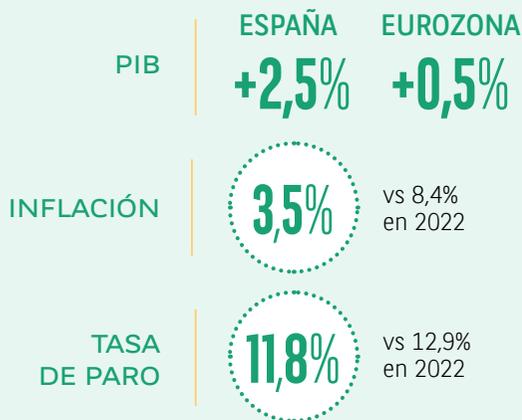
En el último bloque, el **“Barómetro de Flotas Corporativas”**, este año hemos incorporado por primera vez preguntas relacionadas con la Directiva sobre presentación de información sobre sostenibilidad por parte de las empresas (CSRD, por sus siglas en inglés). Esto nos sitúa en el centro de un ‘tsunami regulatorio’, reflejando la creciente importancia de las normativas y cómo estas están remodelando la manera en que las empresas reportan y operan sosteniblemente.

Nos acompañan en tripulación un abanico de expertos que aportan sus perspectivas enriquecedoras y nos ayudan a descifrar la complejidad de la movilidad moderna. Os invito a descubrir esta nueva edición. ¡Feliz lectura! •

CONTEXTO ECONÓMICO Y DE MERCADO

MEJORA DE LOS PRINCIPALES INDICADORES MACROECONÓMICOS EN ESPAÑA

El buen comportamiento del consumo interno impulsó el crecimiento del PIB, se contuvo la inflación y el mercado laboral se mantuvo sólido.



Aumento del presupuesto familiar en movilidad. Incluye tanto el gasto dedicado al vehículo privado como el destinado al uso de transporte público.



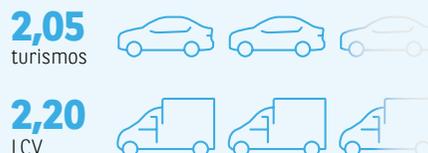
AUMENTO DE MATRICULACIONES EN UN MERCADO EN PROCESO DE TRANSFORMACIÓN

El progresivo incremento de la cuota de energías alternativas y el auge del vehículo de ocasión marcan la evolución de un mercado que recupera vigor.



El mercado de ocasión gana terreno al vehículo nuevo, gracias a un buen comportamiento que se prevé que tenga continuidad los próximos años.

VEHÍCULOS DE OCASIÓN VENDIDOS POR VEHÍCULO NUEVO MATRICULADO



LA SOSTENIBILIDAD, LA TECNOLOGÍA Y LOS CAMBIOS NORMATIVOS MARCAN EL FUTURO DEL SECTOR

El sector de la movilidad sigue inmerso en una fase de cambio, condicionado por la evolución de los hábitos de los usuarios y las nuevas exigencias legales.

NUEVAS TENDENCIAS CON IMPACTO EN EL SECTOR



NUEVA REGULACIÓN Y NORMATIVA (Ley de Movilidad Sostenible, Ley de Cambio Climático, Directiva sobre Informes de Sostenibilidad Corporativa-CSRD)

TENDENCIAS CLAVE EN MOVILIDAD ELÉCTRICA

EL AHORRO EN COMBUSTIBLE, PRINCIPAL RAZÓN DE COMPRA DE UN VEHÍCULO ENCHUFABLE (BEV+PHEV) ENTRE PARTICULARES

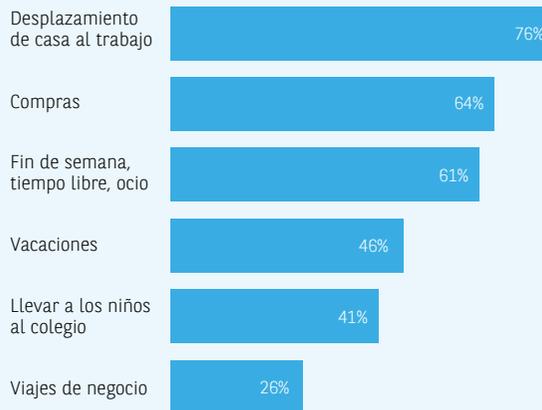
El ahorro en combustible, la sensibilidad ecológica y la tecnología avanzada aparecen como las tres principales razones para comprar un vehículo enchufable.



Elevada satisfacción. Una vez los conducen, los usuarios valoran de forma muy positiva su experiencia con sus vehículos enchufables.

COMMUTING EN VIAJES URBANOS, PRINCIPAL MOTIVO DE USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (BEV)

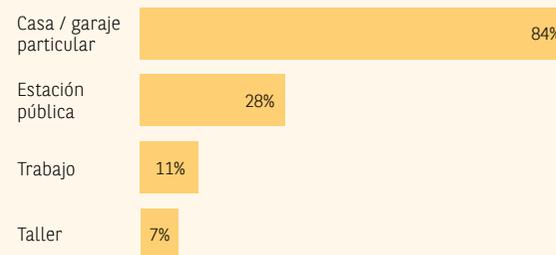
Tres de cada cuatro usuarios utilizan su vehículo eléctrico para *commuting* u otros desplazamientos "cotidianos".



Cambio de hábitos. El 43% de usuarios cambió de hábitos tras la compra de un vehículo eléctrico, y el 80% afirma que lo usa de forma diaria.

LA MAYORÍA DE USUARIOS CARGA SU VEHÍCULO ENCHUFABLE (BEV+PHEV) EN GARAJE, CON ESCASO USO DE PUNTOS PÚBLICOS

El 84% de usuarios de vehículos enchufables cargan preferentemente en su domicilio o garaje particular; apenas un tercio de usuarios utiliza puntos públicos como método de carga habitual.



¿Problemas con la autonomía?. El 66% de usuarios de BEV afirma no experimentar ansiedad por autonomía. Apenas la mitad recargan en viajes de más de 250km y, en este caso, un 63% planea con antelación los posibles puntos de carga.

TENDENCIAS CLAVE EN MOVILIDAD CORPORATIVA

Barómetro de flotas corporativas

LAS FLOTAS CORPORATIVAS SEGUIRÁN CRECIENDO, IMPULSADAS POR LAS BUENAS PERSPECTIVAS DE NEGOCIO

Buenas perspectivas de evolución de las flotas, con más de un 90% de empresas que cree que aumentarán o se mantendrán en tres años.



LA FLOTA AUMENTA O SE MANTIENE ESTABLE



LA FLOTA AUMENTA O SE MANTIENE ESTABLE

Servicios a empleados. Junto con la buena perspectiva de negocio, destaca la relación de las flotas con servicios a los empleados.



CRECIMIENTO DE LA COMPAÑÍA



BENEFICIO SOCIAL A EMPLEADOS



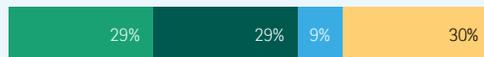
NECESIDADES RELACIONADAS CON RR.HH.

EL RENTING SE CONSOLIDA COMO EL PRINCIPAL MÉTODO DE FINANCIACIÓN DE FLOTAS EN ESPAÑA

La mitad de empresas españolas (51%) opta por el *renting* como método principal de financiación, duplicando el porcentaje del *leasing* (23%).



Un modelo propio. La media europea muestra un menor peso del *renting* y mayor presencia de la compra directa que en España.



■ Renting ■ Leasing ■ Crédito ■ Compra directa

LA TECNOLOGÍA HÍBRIDA SE CONSOLIDA EN LA TRANSICIÓN HACIA LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

La opción híbrida (HEV) es la alternativa favorita de las empresas a corto plazo para la progresiva descarbonización de sus flotas de turismos.



EN 3 AÑOS, EL EMPLEO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS O ENERGÍAS ALCANZARÁ AL ...



DE LAS EMPRESAS PARA SUS TURISMOS



HÍBRIDA (HEV)



H. ENCHUFABLE (PHEV)



ELÉCTRICA (BEV)



DE LAS EMPRESAS PARA SUS TURISMOS LCV



ELÉCTRICA (BEV)

Desafíos para expandir la electromovilidad.

Ante la falta de infraestructuras públicas de carga, las empresas desarrollarán acciones propias.

TENDENCIAS CLAVE EN MOVILIDAD CORPORATIVA

Barómetro de flotas corporativas

EL VEHÍCULO DE OCASIÓN IRRUMPE CON FUERZA EN LAS FLOTAS CORPORATIVAS

De forma análoga al mercado general de automoción, el uso de vehículos de ocasión también es una tendencia creciente en las flotas corporativas.

EMPLEO DE VEHÍCULOS DE SEGUNDA MANO EN TRES AÑOS



Uso para movilidad compartida. Será el principal destino de los turismos de segunda mano para un 90% de las empresas.



NUEVAS SOLUCIONES DE MOVILIDAD COMO INCENTIVO PARA LOS EMPLEADOS

Las necesidades relacionadas con RR.HH. (gestión de talento) son el principal motivo para implementar o considerar nuevas soluciones de movilidad.

LAS EMPRESAS YA OFRECEN SOLUCIONES DE MOVILIDAD



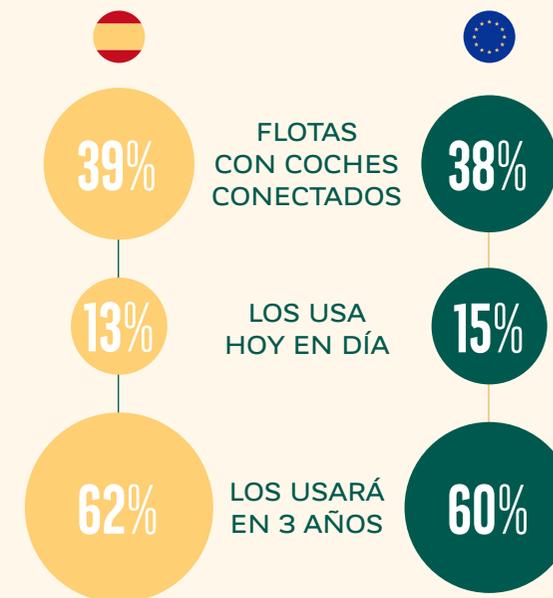
¿POR QUÉ OFRECER SOLUCIONES DE MOVILIDAD? - TOP 3



Desarrollo de planes de movilidad. Un 88% de empresas desarrolla o tiene previsto desarrollar un plan de movilidad en tres años.

ESCASO USO ACTUAL DE LOS DATOS RECOGIDOS POR LOS VEHÍCULOS CONECTADOS

El uso de datos de coches conectados es un reto de futuro en la gestión de flotas, ante el elevado porcentaje de empresas que no aprovechan esta información.



Big Data: los datos al servicio de la movilidad. La aplicación de la gestión de datos mejorará la eficiencia operativa y contribuirá a la transición hacia una flota 100% eléctrica.

ENTREVISTA A PERE NAVARRO, DIRECTOR GENERAL DE LA DGT

#El director general de la Dirección General de Tráfico, Pere Navarro, comparte su visión sobre los retos y estrategias para mejorar la movilidad urbana y la seguridad en las carreteras. Sus reflexiones permiten conocer de primera mano los planes e iniciativas que están marcando el futuro de la movilidad en España.



¿Cómo afecta la avanzada edad media actual del parque de turismos e industriales ligeros en España a los objetivos de reducción de emisiones y mejora de la seguridad vial?

En primer lugar, hay que reconocer el inmenso esfuerzo realizado por la industria del automóvil en la mejora de la seguridad de sus vehículos con la progresiva incorporación de los ADAS (ayudas a la conducción). El mismo siniestro con un vehículo de menos de 5 años te puede salvar la vida, saldrás ileso, mientras que con un vehículo antiguo tendrá graves consecuencias. En concreto, el riesgo de fallecer o resultar herido grave se multiplica por dos al comparar los accidentes ocurridos con vehículos de 10 a 15 años de antigüedad, en relación con vehículos de menos de 5 años. En cuanto a emisiones, también hay gran diferencia: un gasolina Euro 6 (etiqueta C) reciente emite 60 mg/km de NOx mientras otro anterior a 2001 (Euro 3, etiqueta B) emite 2,5 veces más.

¿Qué iniciativas está considerando la DGT para incentivar la renovación de vehículos por opciones más limpias y seguras?

Poner de manifiesto en todos los foros y canales posibles, la gran diferencia en seguridad vial y emisiones atmosféricas de un vehículo nuevo respecto al vehículo de antigüedad media del parque. Explicar que los nuevos turismos y furgonetas cuentan con una amplia batería de asistencias a la conducción, que suponen un destacado incremento de la seguridad activa, es una oportunidad para poner aún más de relieve que la seguridad incorporada al vehículo salva vidas.

También se está trabajando en el diseño de una clasificación o distinción de seguridad vial de forma que los vehículos con mayor puntuación puedan tener una serie de facilidades: acceso a ZBE, menor coste de aparcamiento regulado en viario, mayor tiempo u horario de uso de plazas de Carga y Descarga, etc.

¿Cómo valora la DGT el impacto de un parque más antiguo en la efectividad de las políticas de seguridad vial? Especialmente, en lo que respecta a la reducción de accidentes mortales y graves.

Con las cifras de siniestralidad del año 2022 se observa claramente como la antigüedad media de los turismos en los que viajaban los fallecidos en accidentes era de 14,8 años en el caso de accidentes en vías interurbanas y de 15,4 en vías urbanas mientras que la antigüedad media del parque circulante de turismos era de 11,8 años. En la DGT trabajamos en la educación y formación de los conductores para evitar el error humano, pero si éste se produce las ayudas a la conducción de los vehículos nuevos minimizarán y mucho las consecuencias.

Según datos de la propia DGT, se observa un descenso en el número de jóvenes que obtienen su carné de conducir, ¿a qué atribuye esta tendencia y cómo planean abordarla?

El número de nuevos permisos de conducir expedidos se mantiene estable alrededor de 600.000 en los últimos años, la diferencia está en que antes se lo sacaban a

#La industria del automóvil ha realizado un enorme esfuerzo en la mejora de la seguridad vial mediante la progresiva incorporación de los ADAS.”

#Debemos poner de manifiesto, en todos los foros y canales posibles, la gran diferencia en seguridad vial y emisiones de un vehículo nuevo respecto a un vehículo con la antigüedad media del parque.”

los 18 años y ahora se lo sacan a partir de los 27 años cuando lo necesitan. Este fenómeno se produce entre los jóvenes de las ciudades bien dotadas de transporte público, pero en la España vaciada lo siguen obteniendo a los 18 años porque el vehículo les es imprescindible. Para favorecer opciones de movilidad más adaptadas a los desplazamientos urbanos y a las posibilidades de la población más joven, la DGT contempla la implantación del permiso de conducción de la clase B1 para los mayores de 16 años.

¿Qué papel juegan las nuevas tendencias de movilidad —*carsharing, bikesharing* o los vehículos eléctricos— en la planificación futura de la movilidad urbana por parte de la DGT?

Sustituir la propiedad por el uso es una tendencia consolidada en nuestra sociedad y los jóvenes llevan en su ADN la cultura de compartir a diferencia de las anteriores generaciones. En la DGT, la política de movilidad urbana la hacemos en colaboración con los ayuntamientos y con la Federación Española de Municipios y Provincias y todos tenemos claro que la movilidad compartida y la movilidad eléctrica son líneas de actuación que hay que promover y potenciar. La Estrategia de Seguridad Vial 2030 ya recoge el compromiso para registrar información de los accidentes de forma que se pueda diferenciar si el vehículo es de un servicio de movilidad compartida y si es eléctrico. También la movilidad compartida está identificada en el registro de vehículos. Esto nos ha de permitir tener el diagnóstico de la accidentalidad asociada con la movilidad compartida y eléctrica y diseñar actuaciones como contenidos relacionados con la formación y educación vial para su difusión por medio

de las aplicaciones de los operadores de movilidad compartida, hacer conscientes a los conductores de vehículos eléctricos de su menor huella sonora en la ciudad y su potencial incidencia sobre la seguridad de los usuarios vulnerables, etc.

En relación con las nuevas obligaciones de sistemas ADAS que entran en vigor este julio, ¿cómo cree que afectarán a la seguridad vial y qué medidas está tomando la DGT para garantizar su implementación efectiva?

Efectivamente, la obligación que entrará en vigor en julio de 2024 en Europa, referente a los Sistemas de Ayuda a la Conducción (ADAS), implica que todos los vehículos nuevos matriculados deberán incluir ciertos sistemas avanzados de asistencia al conductor para aumentar la seguridad en las carreteras. Los tipos de ADAS que deben incluirse obligatoriamente en los vehículos nuevos son: Detector de somnolencia (DDR), Asistente de velocidad inteligente (ISA), Alerta de tráfico cruzado (RCTA), Caja negra (EDR), Alerta de cambio involuntario de carril (LDW), Sistema de frenado de emergencia (ESS), Inhibidor de arranque con alcoholímetro y Alerta de uso del cinturón en todas las plazas.

Esta obligación no afecta directamente a los vehículos de segunda mano, y se aplica solo a los vehículos nuevos que sean matriculados. Sin embargo, a largo plazo, la presencia de vehículos con estos sistemas afectará también al mercado de vehículos de segunda mano, ya que gradualmente algunos de estos vehículos se venderán como usados. Todas estas medidas se desprenden de la aplicación del Reglamento (UE) 2019/2144, que no solo establece requisitos de seguridad generales para

#Para favorecer opciones de movilidad adaptadas a los desplazamientos urbanos y a la población joven, la DGT contempla implantar el permiso B1 para mayores de 16 años."

#La movilidad compartida y la movilidad eléctrica son líneas de actuación que hay que promover y potenciar."

vehículos de motor y sus remolques, sino que incluye otros requisitos de seguridad, como sistemas de protección de peatones y ciclistas, la implementación de una interfaz para la instalación de sistemas de alcoholímetro que impidan la puesta en marcha por conductores ebrios (bloqueo por alcoholemia), así como mejoras en la seguridad de los cinturones de seguridad, entre otras medidas.

Desde la DGT venimos promoviendo diferentes campañas informativas sobre estos Sistemas ADAS, dado el elevado interés que tiene su extensión y conocimiento por los conductores de cara a la mejora de la seguridad vial.

El inhibidor de arranque del vehículo si detecta niveles de alcohol superiores a los permitidos será obligatorio para algunas categorías de vehículos. ¿Prevé la DGT alguna dificultad o desafío en la adopción generalizada de estos sistemas ADAS?

El citado Reglamento (UE) 2019/2144 establece que, a partir de mayo de 2022, determinados tipos de vehículos en la Unión Europea deben estar equipados con un interfaz que permita la instalación de un inhibidor de arranque por alcohol (alcolock). Específicamente, esto significa que los vehículos deben tener una interfaz preinstalada que permita la posterior instalación de este dispositivo de alcolock, aunque no obliga a que el dispositivo esté presente desde el inicio. Esta disposición es aplicable a las siguientes categorías de vehículos: M1 (automóviles de pasajeros), N1 (vehículos comerciales de hasta 3.5 toneladas), M2 y M3 (minibuses y autobuses), y N2 y N3 (vehículos comerciales de más de 3.5 toneladas).

Cabe resaltar que este requisito de preinstalación de la interfaz no significa que los vehículos vengan con un alcolock incluido de serie, sino que deben estar preparados para que pueda instalarse el sistema sin problemas, si así se decide en el futuro. El interés por ampliar el uso de los dispositivos alcolock como medida preventiva es evidente en varios países europeos, y sigue las tendencias y recomendaciones europeas en materia de seguridad vial.

Se viene hablando sobre una posible actualización del etiquetado de vehículos y su impacto en el acceso a las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), ¿cómo planea la DGT comunicar y gestionar este cambio para minimizar confusiones y garantizar una transición suave para los conductores?

La actualización del sistema vigente de distintivos medioambientales es una de las tareas que se viene estudiando desde hace tiempo con varias opciones identificadas sobre la mesa, pero todavía sin criterios de evaluación decididos, debido a la disparidad de tecnologías y aspectos a tener en cuenta como la normativa Euro 7 o la futura nueva Directiva de Calidad del Aire de la UE. En todo caso, no habrá una reclasificación general que haga perder derechos de acceso a los vehículos existentes, sino que afectará más a los nuevos vehículos. El proceso de cambio tendrá entre sus prioridades una estrategia de comunicación muy amplia con la colaboración de fabricantes e instituciones junto con la DGT y con un período de información de duración suficiente que permita reducir las confusiones •

#Trabajamos en actualizar el sistema de distintivos medioambientales, que afectará principalmente a los nuevos vehículos. El proceso de cambio incluirá una amplia estrategia de comunicación para reducir las confusiones.



01

ECONOMÍA, LEGISLACIÓN Y TENDENCIAS SOCIALES

Economía
Legislación
Tendencias sociales



ESPAÑA, MOTOR DE LA EUROZONA

CECILIA BONED

Presidenta del Grupo BNP Paribas España

Por tercer año consecutivo, la economía española ha superado en 2023 en crecimiento a la economía europea. Después de una progresión anual del PIB del 2,5% en 2023 vs. 0,5% en la zona euro, se debería mantener esta tendencia para 2024 con una previsión de 2% vs. 0,7% en Europa.

Después de un año récord en turismo en 2023, la tendencia persiste a principios de este año con la entrada de 5 millones de viajeros en enero, un nivel histórico para este mes. El buen comportamiento de este sector alimenta automáticamente los buenos resultados del sector de servicios, cuyo indicador PMI sigue creciendo y se sitúa en su punto más alto desde mayo de 2023.

Las buenas anticipaciones de negocio alientan la creación de empleo. A pesar del déficit estructural que conoce el país en empleo juvenil y a largo plazo, la tasa de ocupación (65,8%) se sitúa 10 puntos por encima del promedio 2000-2019. Los sectores de la hostelería y la construcción manifiestan dificultades en la contratación. Las afiliaciones a la Seguridad Social han superado en este principio de año los 21 millones de trabajadores.

El consumo es otra buena sorpresa de la economía española, sostenido por el empleo y por una revalorización significativa de

los salarios (4,2% en 2023 contra 2,1% en la eurozona). Las perspectivas del sector privado mejoran (indicador PMI al alza), sostenidas por la demanda.

España también va superando la lucha contra la inflación. Sufre un contratiempo puntual con la normalización del IVA sobre la energía que puede invertir la buena tendencia en este segundo trimestre y, como en el resto de Europa, los precios de los servicios alimentan la espiral inflacionista. A pesar de todo, la tendencia bajista se confirma con una inflación anual inferior al 3% en este principio de año.

España también se posiciona como motor de las energías renovables en Europa, siendo el primer gran país comunitario en superar el 50% de generación de origen renovable y liderando la inversión en este sector. Es destacable la progresión de la energía fotovoltaica que se posiciona como cuarta fuente de electricidad.

Esperemos que estos logros permitan a España ofrecer un precio de la energía competitivo para la industria y que nos ayuden a desarrollar una movilidad sostenible •



#España se posiciona como motor de las energías renovables en Europa, siendo el primer gran país comunitario en superar el 50% de generación de origen renovable y liderando la inversión en este sector.

ECONOMÍA

Pese a la incertidumbre global y el impacto de los conflictos geopolíticos, España cerró el año 2023 con buenos resultados a nivel económico. El buen comportamiento del consumo interno impulsó el crecimiento del PIB por encima de los países del entorno, al tiempo que se logró contener la inflación y el mercado laboral se mostró especialmente sólido. Las previsiones a corto plazo señalan una moderación de la mayoría de los indicadores, con la contención del déficit público como uno de los principales retos ●

Recuperación del ritmo de crecimiento económico previo a la pandemia, por encima de la media europea

PRODUCTO INTERIOR BRUTO (PIB)

Evolución anual



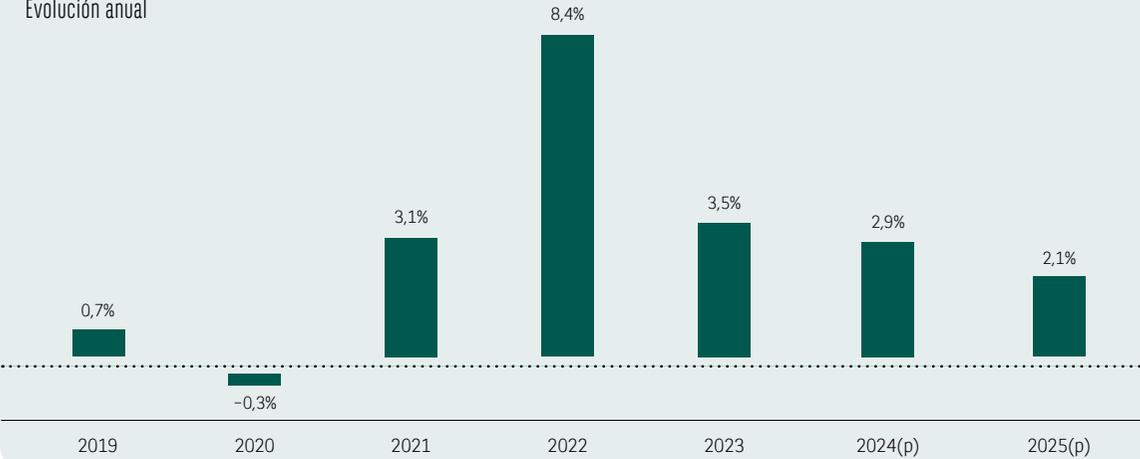
- Después de tres años marcados por el impacto del Covid-19, España recupera el ritmo de crecimiento previo a la pandemia, incluso por encima de 2019.
- El crecimiento en 2023 supera ampliamente las previsiones de inicios de año y sitúa a España con una evolución muy superior a la media de la eurozona.
- Las previsiones para los dos próximos ejercicios son más moderadas, en línea con las expectativas de crecimiento de los países del entorno, aunque por encima de la media de la eurozona.

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

ECONOMÍA, LEGISLACIÓN Y TENDENCIAS SOCIALES | ECONOMÍA

La moderación del precio de los alimentos y la energía contiene la inflación

INFLACIÓN (IPC)
Evolución anual



- Tras alcanzar en 2022 la mayor tasa en 35 años, el IPC se contuvo por la moderación de la subida del precio de los alimentos y las medidas de contención del Gobierno. Destaca la rebaja del IVA de la electricidad y el gas, prorrogada en 2024.
- Las previsiones a corto plazo mantienen a la inflación española por encima del 2%, objetivo fijado por el Banco Central Europeo, que podría alcanzarse en 2025.

Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p).

Aumento del presupuesto familiar para movilidad

Variación 2023
+3,9%

Peso en la cesta de la compra
13,8%
del gasto total

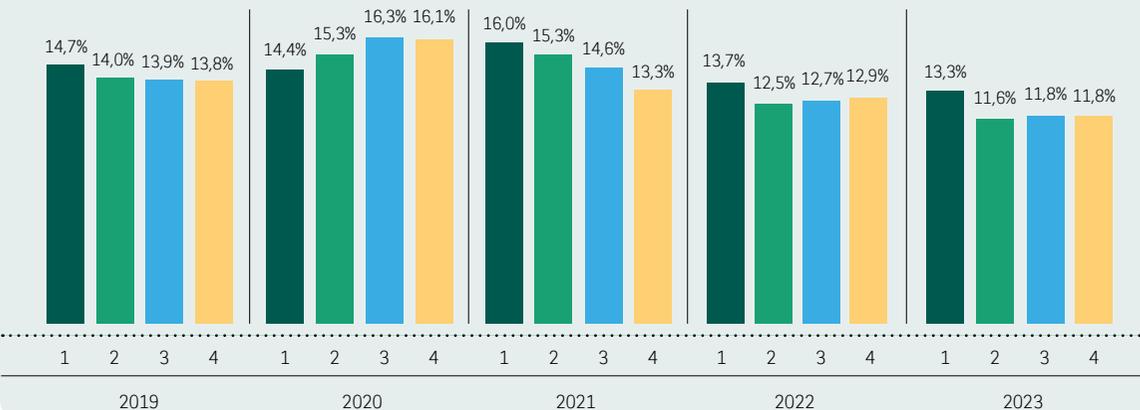
Gasto medio por hogar*
3.794€

Fuente: INE. El precio del transporte incluye todos los gastos vinculados al uso de vehículos privados, así como gastos de uso de transporte público.

* Encuesta de Presupuestos Familiares (2022).

El mercado laboral mantiene su fortaleza, impulsado por el sector servicios

ENCUESTA DE POBLACIÓN ACTIVA (EPA)
Tasa de paro trimestral



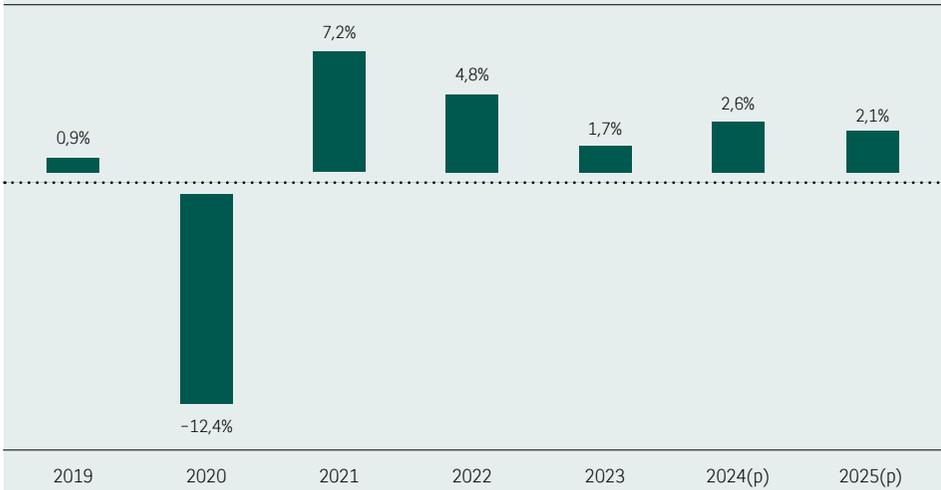
- El crecimiento del empleo en 783.000 personas permite finalizar 2023 por debajo de tres millones de parados. La tasa de paro al cierre del año es la menor de los últimos 16 años.
- El motor de la creación de empleo fue el sector servicios –encabezado por el turismo–, mientras que la industria apenas creció.

Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p).

El gasto privado mantiene el crecimiento de la economía

CONSUMO PRIVADO

Evolución anual



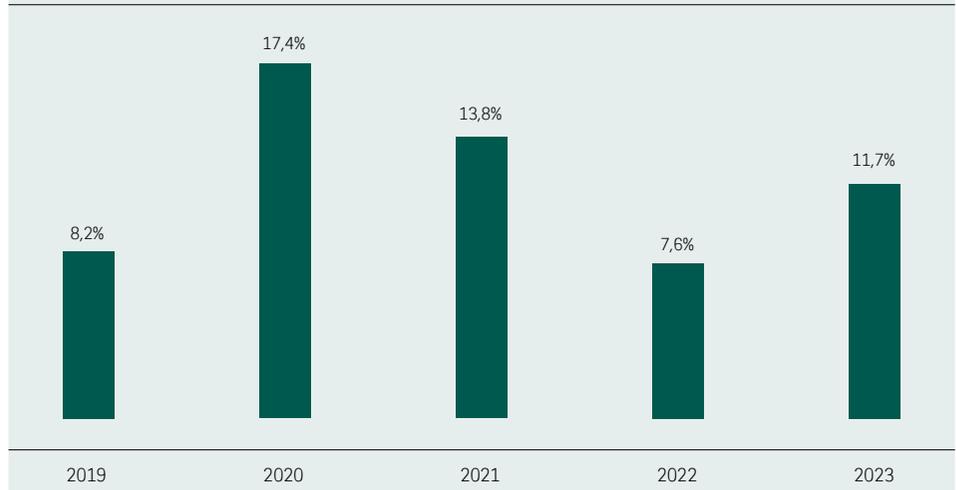
- En paralelo a la moderación de la inflación y el fortalecimiento del empleo, el consumo privado fue creciendo a lo largo del año hasta consolidarse como uno de los principales motores de la economía.
- El gasto de los hogares se mostró especialmente vigoroso en el segundo y tercer trimestres, impulsado en buena parte por las actividades relacionadas con el ocio y el turismo, y se moderó a final de año.
- El acceso al crédito condicionará en buena medida su evolución en próximos ejercicios.

Fuente: Banco de España y Previsiones BNP Paribas (p).

Las familias agotan el ahorro acumulado en pandemia

TASA DE AHORRO ANUAL DE LOS HOGARES

Evolución anual



- La evolución de la inflación ha condicionado la tasa de ahorro de los hogares españoles. La tasa final asciende ligeramente respecto a 2022 y se mantiene por encima de su media histórica, aunque evidencia el fin del "colchón" acumulado en pandemia.

Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p).

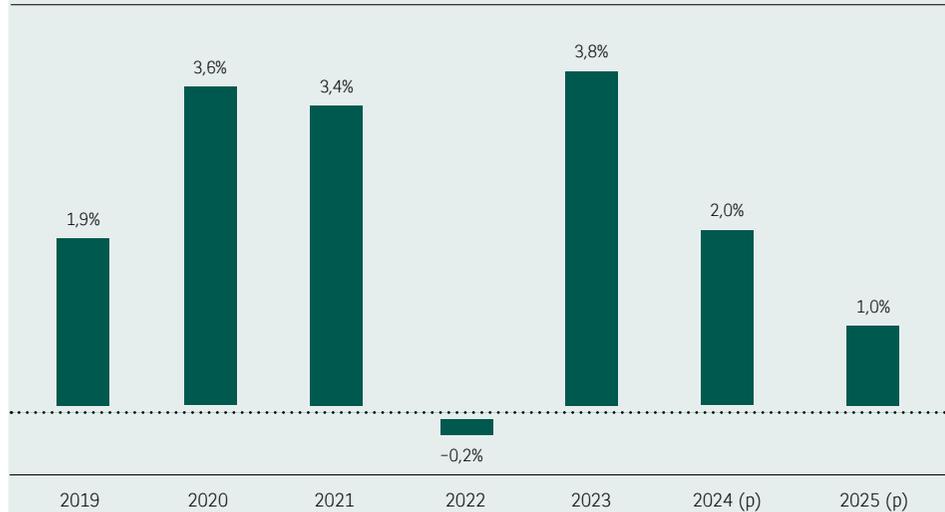


ECONOMÍA, LEGISLACIÓN Y TENDENCIAS SOCIALES | ECONOMÍA

Consumo público: fuerte aumento para apuntalar la economía

CONSUMO PÚBLICO

Evolución anual



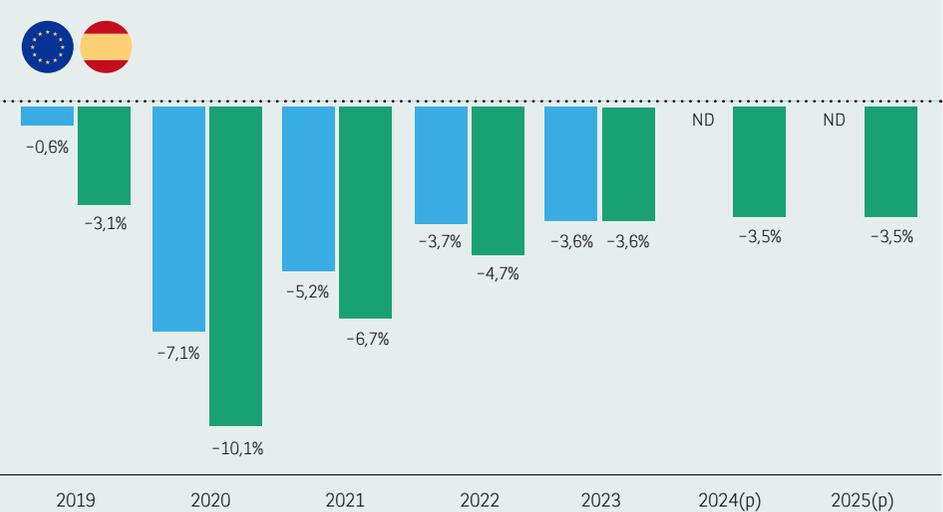
- Tras el retroceso del año anterior, el consumo público alcanzó su mejor dato de los últimos años y contribuyó a proteger las rentas.
- Su aportación al crecimiento económico fue especialmente clave en el último trimestre, compensando la debilidad del consumo privado en este periodo.

Fuente: Banco de España y Previsiones Paribas (p).

El control del déficit, asignatura pendiente

DÉFICIT PÚBLICO

Porcentaje del PIB

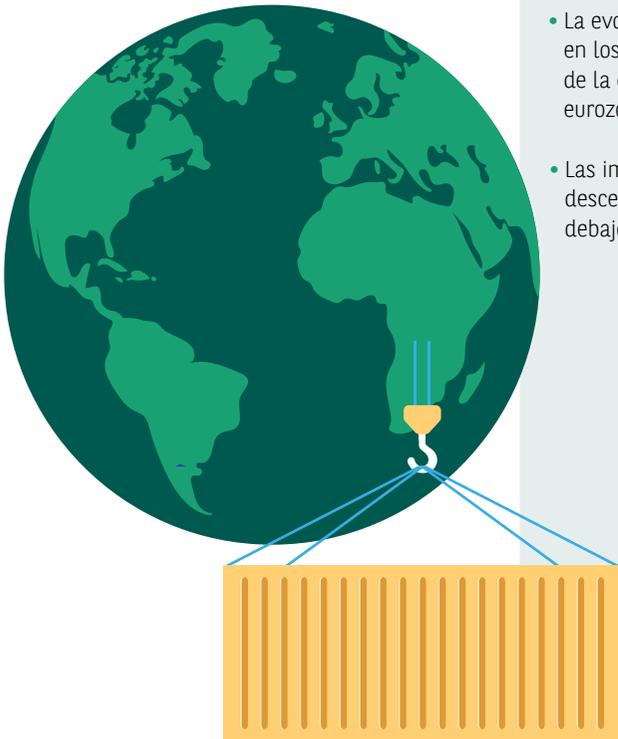


- Pese a la mejora progresiva del déficit, impulsada por el incremento de los ingresos vinculados a los impuestos, España presenta un déficit público todavía lejos del 3% fijado por la Comisión Europea a partir de 2024.
- El déficit de la eurozona, también se situó en el -3,6% del PIB, condicionado por el impacto de las medidas aplicadas en la mayoría de los países para aliviar los elevados precios de la energía.

Fuente: Eurostat y Previsiones BNP Paribas (p).

La situación macroeconómica global lastra la balanza comercial

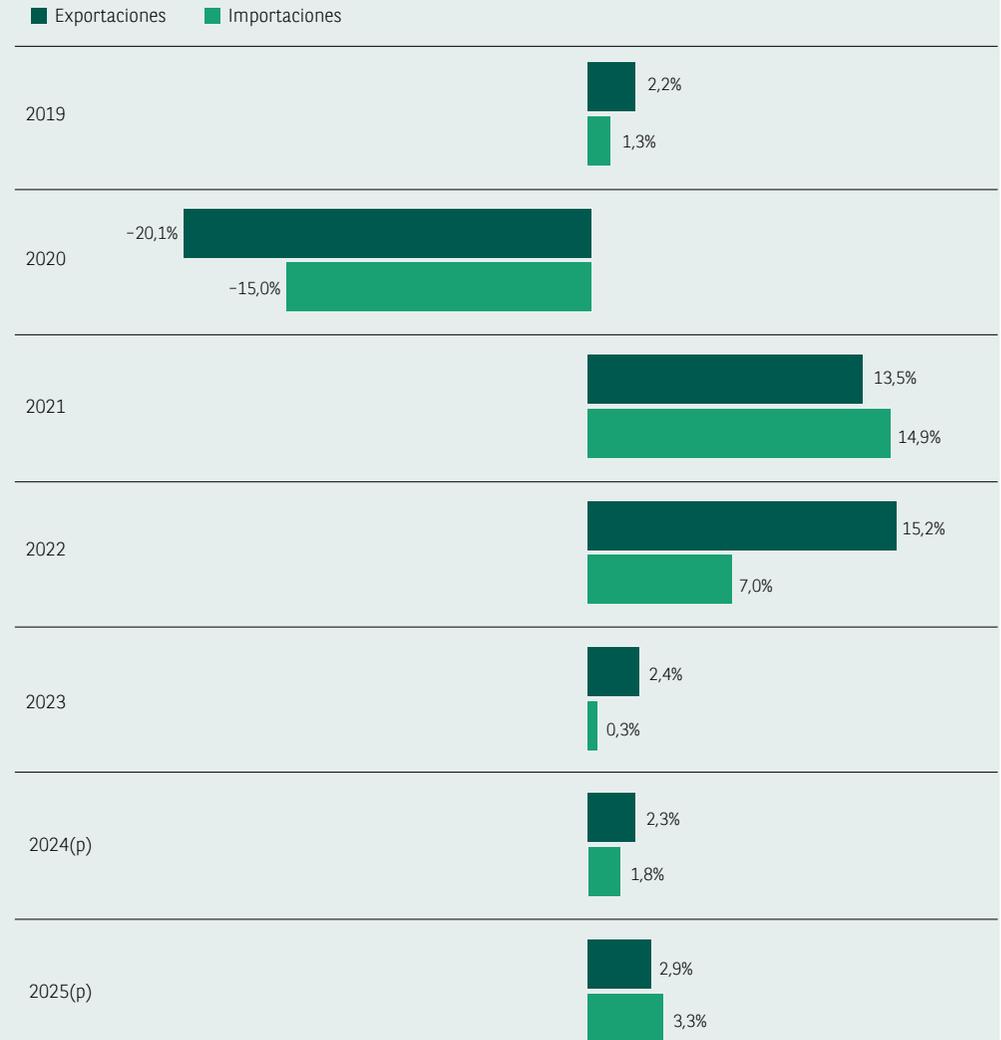
- Las exportaciones descendieron en 2023 tras un crecimiento prácticamente constante desde el final de la crisis sanitaria, a causa en buena medida de la debilidad de la economía europea.
- La evolución de las exportaciones en los próximos años dependerá de la esperada recuperación de la eurozona.
- Las importaciones también descendieron y se mantienen por debajo de los niveles prepandemia.



Fuente: INE y Previsiones BNP Paribas (p).

VALOR DE LAS EXPORTACIONES Y LAS IMPORTACIONES

Evolución anual



LEGISLACIÓN

Tras un año condicionado por el parón legislativo a causa de las elecciones generales y la formación del nuevo Gobierno, 2024 se presenta clave en el desarrollo de medidas legislativas que consoliden un modelo de movilidad más sostenible en España. Entre las principales iniciativas a desarrollar destacan la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible, la implementación definitiva de las Zonas de Bajas Emisiones prevista en la Ley del Cambio Climático o la nueva normativa europea de *reporting* CSRD ●

LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE: PLANES DE TRANSPORTE SOSTENIBLE OBLIGATORIOS EN LOS CENTROS DE TRABAJO

La **Ley de Movilidad Sostenible**, cuya aprobación está prevista para este 2024, supone un importante paso adelante en el impulso de una movilidad más limpia y responsable en España, al elevar la movilidad sostenible a un derecho de todos los ciudadanos. Entre las medidas de mayor impacto figura la obligatoriedad de implementar **planes de movilidad sostenible para centros de trabajo y grandes centros de actividad**.

LA APROBACIÓN DE LA LEY ES REQUISITO IMPRESCINDIBLE PARA EL ACCESO A LOS FONDOS NEXT GENERATION DE LA UE, CRUCIALES PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LA INDUSTRIA DE LA MOVILIDAD EN ESPAÑA.

Qué

El artículo 26 de la ley señala que los Planes de Transporte Sostenible al Trabajo (PTST) incluirán:

- El impulso a la movilidad activa
- El transporte colectivo
- La movilidad eléctrica
- La movilidad compartida

También señala que, en la medida de lo posible, deben incluir medidas relativas a la seguridad y la prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo.

Cómo

Los Planes de Transporte Sostenible al Trabajo serán objetos de seguimiento regular, con informes de implantación cada dos años, para evaluar su eficacia y progreso. Junto con la reducción de emisiones y la promoción de medios de transporte sostenibles, también tienen un componente social: la ley insta a su negociación con la representación legal de los trabajadores, garantizando que se consideren las necesidades y opiniones de los empleados.

Dónde

Los Planes de Transporte Sostenible al Trabajo serán obligatorios, en un plazo de 18 meses desde la entrada en vigor de la ley, para empresas con centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno.

Además, los centros de trabajo de más de 1.000 personas situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad en hora punta y promover medios de transporte de bajas o nulas emisiones.





ECONOMÍA, LEGISLACIÓN Y TENDENCIAS SOCIALES | LEGISLACIÓN

LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO: RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN MEDIANTE ZONAS DE BAJAS EMISIONES

Aprobada en mayo de 2021, la **Ley de Cambio Climático y Transición Energética** es la herramienta legislativa que debe permitir alcanzar los compromisos de descarbonización adquiridos por España a nivel internacional y europeo. La ley establece la meta de la plena descarbonización de la economía antes de 2050 e incluye el establecimiento de **Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs) en los municipios más poblados del país o con niveles de contaminación más elevados.**

Qué

La Ley de Cambio Climático y Transición Energética define las ZBEs como zonas en las que “se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero”.

Dónde

Las ZBEs son obligatorias en:

- Municipios de más de 50.000 habitantes.
- Núcleos de más de 20.000 habitantes que excedan los niveles de contaminación especificados por el RD sobre calidad del aire.

149
municipios afectados
(+500.000 hab.)

14
municipios con ZBEs
operativas (dic. 2023)

¿Cómo evolucionará en 2024?

Regulación más estricta y extensión a nuevos municipios

La principal novedad en 2024 es el endurecimiento de la regulación en aquellas ciudades en las que las ZBEs ya estaban operativas. Además, se espera una activación progresiva de ZBEs en municipios donde estas limitaciones no se han implementado todavía o que acumulan demoras en su proceso.

La Adenda del Plan de Recuperación de España (aprobada por la Comisión Europea) pospone el límite de implementación al último trimestre de 2024.

Distribución del parque de vehículos en España según las ZBE (fuente: MSI).

[VER +](#)

Por qué

El establecimiento de ZBEs debe contribuir progresivamente a un transporte libre de emisiones en áreas urbanas. El objetivo final es alcanzar las metas de descarbonización definidas por la ley, alineados con los acuerdos de descarbonización establecidos en el Acuerdo de París de 2015.

2030
-50% emisiones
vs. 2019

2050
neutralidad
climática



Cómo

La normativa se basa en los distintivos ambientales de la DGT, que clasifican los vehículos en función de su eficiencia energética e impacto medioambiental.



Las restricciones específicas son competencia de los ayuntamientos. Como norma general, los vehículos con etiqueta Cero y ECO son los menos afectados.

TERCERA EDICIÓN DEL PROGRAMA MOVES PARA EL IMPULSO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA



En su tercera edición, el programa MOVES de ayudas para la electrificación del transporte se ha consolidado como una iniciativa clave en España. Esta iniciativa fue diseñada para **acelerar la adopción de vehículos enchufables (BEV+PHEV) y la infraestructura de carga necesaria para sostenerlos**. Además, incluye ayudas específicas para flotas corporativas mediante la derivada MOVES Flotas.

Qué

MOVES III es un programa dirigido a incentivar la movilidad eléctrica y, particularmente, la compra de vehículos enchufables y el despliegue de infraestructura de recarga para estos vehículos. Está gestionado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y se enmarca en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Europeo.

El programa no solo busca satisfacer la demanda actual, sino que también tiene la vista puesta en objetivos a largo plazo, con una ambiciosa meta para los próximos años.

OBJETIVO 2030

5,5 M
de vehículos enchufables (BEV+PHEV) en circulación

Cómo

El programa contó con un presupuesto inicial de 800 millones de euros, que posteriormente se incrementó hasta en dos ocasiones (1.200 millones) debido a la alta demanda. La ayuda ofrece hasta 9.000€ por vehículo, buscando acelerar la transición hacia una economía baja en carbono.

Su éxito no solo refleja el interés y la demanda creciente por parte de la ciudadanía y las empresas, sino que también pone de manifiesto la eficacia de las políticas de incentivos en la promoción de cambios significativos en el comportamiento de movilidad.

DOTACIÓN TOTAL

1.200 M€

Retos para el desarrollo del programa

- **Funcionalidades inteligentes:** La UE exige que los puntos de carga con potencias de hasta 22kW cuenten con funcionalidades inteligentes, innovación crucial para garantizar que la red sostenga el crecimiento del parque.
- **Ecosistema de ayudas:** derivadas como MOVES Flotas y MOVES Singulares se combinan con incentivos fiscales (deducción de hasta el 15% en las declaraciones del IRPF por inversiones en vehículos enchufables o puntos de carga) y otros apoyos financieros.
- **Cuantía y duración de las ayudas:** En abril de 2024, el Ministerio anunció que se habían otorgado 13,5 M€ a 26 proyectos de renovación y electrificación de flotas en la tercera convocatoria de MOVES Flotas. El plan MOVES finalizará en julio de 2024, y el Gobierno se ha comprometido a mejorar el sistema de ayudas. En Europa, países como Portugal han apostado por la aplicación de descuentos directo a la compra, una opción que ha logrado multiplicar exponencialmente la cuota de eléctricos.



LA CSRD Y SU IMPACTO EN LA HUELLA DE CARBONO DE LAS FLOTAS CORPORATIVAS

La introducción en Europa de la **Directiva sobre Informes de Sostenibilidad Corporativa** (CSRD, por sus siglas en inglés) consolida los avances en la regulación del reporte del impacto ambiental corporativo. Los gestores de flotas y movilidad afrontarán el doble desafío de **reportar y reducir la huella de carbono de sus flotas corporativas**.

Cómo

La CSRD, que reemplazará a la Directiva sobre Información No Financiera (NFRD), amplía sustancialmente el alcance de las empresas sujetas a reporte y la profundidad de la información requerida. Las empresas afectadas deberán adaptarse obligatoriamente a unos nuevos requerimientos de reporte, los European Sustainability Reporting Standards (ESRS) que define la EFRAG (European Financial Reporting Advisory Group), con un enfoque particular en las emisiones de CO₂.



Quién

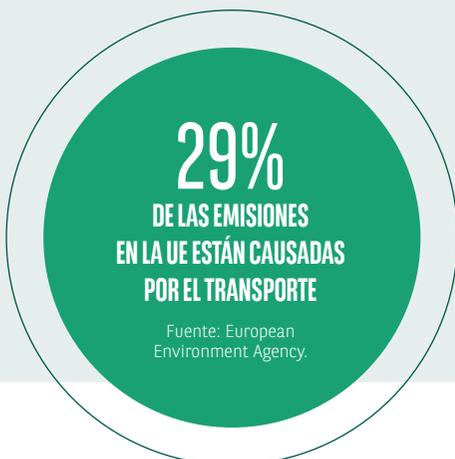
El ámbito de aplicación de la CSRD se ampliará progresivamente a lo largo de los próximos años, hasta alcanzar a más de 50.000 empresas a nivel europeo. Las fases de aplicación son:

Grandes empresas de interés público sujetas a la NFRD, con más de 500 personas empleadas.

Empresas no cotizadas que cumplan dos de los siguientes requisitos:

- Media de 250 personas empleadas en el año fiscal.
- Activos en el balance por valor mínimo de 20M€.
- Ingresos mínimos de 40M€.

Pymes cotizadas, instituciones financieras pequeñas y no complejas, compañías de seguros cautivas y compañías de reaseguros*.



Informes en
2025
sobre datos
de 2024

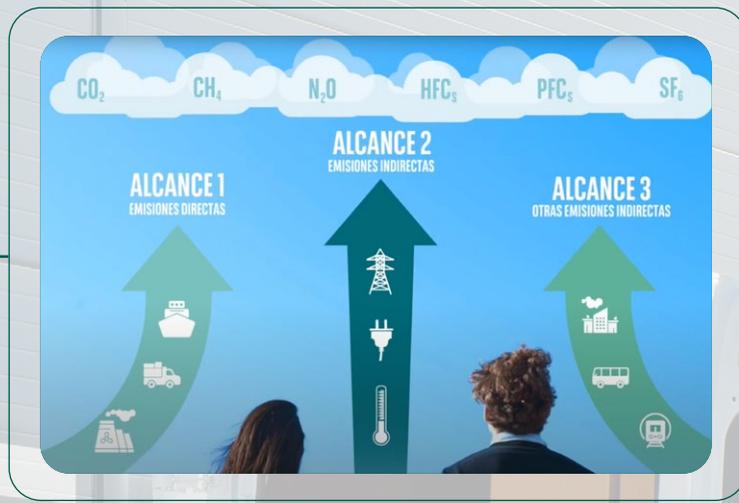
Informes en
2026
sobre datos
de 2025

Informes en
2027
sobre datos
de 2026

* Posibilidad de exclusión voluntaria durante dos años tras la aplicación

CÁLCULO DE LA HUELLA DE LAS FLOTAS CORPORATIVAS

La huella de las flotas puede llegar a incurrir en los tres alcances de la entidad que reporte. Será clave la capacidad de distinción entre uso profesional y *commuting*. Según el GHG Protocol y el MITECO, la distribución general será:



Las empresas deben tener en cuenta estos alcances al reportar las **emisiones de los vehículos** cuyo gasto de combustible corra a su cargo, tanto de propiedad como en *renting* o *leasing*.

ALCANCE 1
Emisiones de la flota uso profesional.

ALCANCE 2
Carga de vehículos (kWh) en instalaciones propias o carga pública incurrida a la entidad.

ALCANCE 3
Emisiones de la flota: *commuting*.

TENDENCIAS SOCIALES

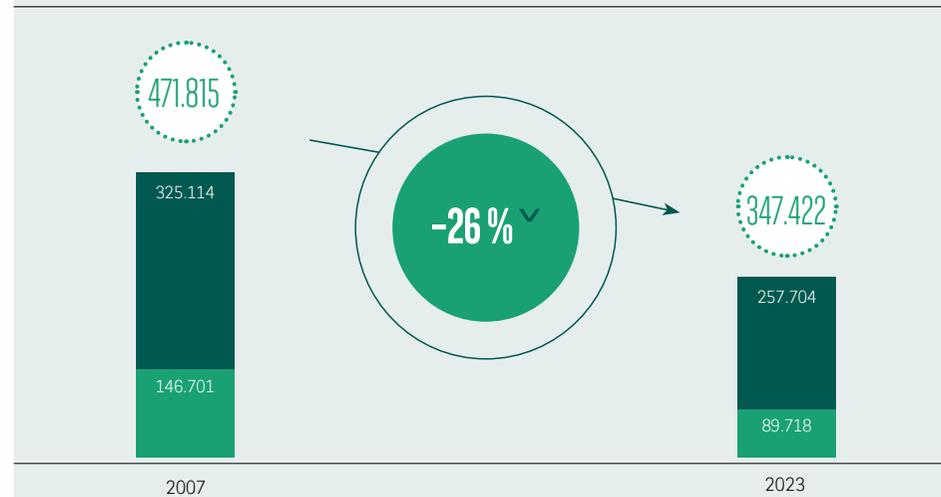
Junto con la situación económica y los avances legislativos, la evolución de la movilidad está también condicionada por una serie de factores de carácter social. Los avances tecnológicos, las nuevas formas de organización del trabajo o el cambio de prioridades de las nuevas generaciones afectan de forma directa en los modos de desplazamiento. Analizamos tres de las tendencias que ya inciden en la definición del modelo de movilidad pero que pueden tener un impacto mucho mayor a corto plazo ●

JÓVENES SIN CARNÉ: EL FUTURO DE LOS PERMISOS DE CONDUCCIÓN EN LA CUOTA DE MOVILIDAD

La ampliación de la oferta de medios de desplazamiento (bicicleta, patinete, VTC, etc.), el mayor compromiso con la sostenibilidad o el elevado coste de la compra y mantenimiento de un coche llevan a que **las nuevas generaciones de españoles estén reconsiderando sus preferencias de movilidad** y opten cada vez menos por el uso de medios privados.

Emisión de permisos clase B

■ 18 a 20 años ■ 21 a 24 años



La evolución de los permisos emitidos en los últimos años está condicionada por la pandemia, tanto por el freno a la concesión de nuevos carnés en confinamiento como por las restricciones a la movilidad. Los datos de 2023, que ya pueden considerarse propios de un entorno "normalizado", muestran un descenso en el número de permisos emitidos del 26% respecto a 2007.

Fuente: DGT.

¿Cómo puede afectar la reducción de permisos de conducir a la movilidad?

A medio plazo, impactaría en la planificación urbana y el desarrollo de infraestructuras:

- Disminución del espacio para estacionamiento y carreteras.
- Incremento de las áreas y vías para peatones y ciclistas.
- Aumento de la demanda de transporte público.



NUEVAS FORMAS DE PAGO EN MOVILIDAD

En la actual fase de transformación de la movilidad también juega un papel importante la **integración de las nuevas formas digitales de pago y modelos de negocio**, impulsados por el desarrollo constante de la tecnología. Estos nuevos modelos influyen tanto en el modo en que los usuarios pagan por la movilidad como, especialmente, en la forma de acceder y gestionar el uso de los medios de transporte. En este sentido, ganan terreno **modelos como pago por uso, suscripciones o servicios agregados**.

Pago por uso y suscripciones

En los últimos años han emergido en el mercado español modelos innovadores que permiten a los usuarios pagar solo por el tiempo que necesitan el vehículo, lo que reduce los costes de propiedad y permite alinearse con un estilo de vida más dinámico y sostenible. Además, la creciente aparición de *rentings* a corto plazo ofrece flexibilidad y conveniencia, factores cada vez más valorados por los consumidores.

Un ejemplo de esta tendencia son los fabricantes de vehículos eléctricos que proponen modelos de comercialización basados en la suscripción. Su sistema combina las ventajas de la propiedad de vehículos con la flexibilidad del alquiler y el *car sharing*.

Agregadores de servicios: Mobility as a Service (MaaS)

Los agregadores de servicios ofrecen acceso a múltiples formas de transporte a través de una única plataforma. Este sistema simplifica la experiencia del usuario y promueve una movilidad más integrada.

Según el Observatorio de la Movilidad Urbana, **Moovit** es la aplicación favorita entre los españoles para planificar sus viajes en transporte público. Este tipo de soluciones intermodales, permiten combinar en pocos clics trayectos en bicicleta, *car sharing*, metro, autobús o transporte bajo demanda. Cada vez más ayuntamientos están desarrollando sus propias aplicaciones para facilitar la movilidad urbana de sus ciudadanos.

Recientemente, la Unión Internacional del Transporte Público situó a Smou entre las cinco aplicaciones de movilidad de referencia.

SMOU ES LA SOLUCIÓN MAAS DE BARCELONA Y SU ÁREA METROPOLITANA, QUE PERMITE ACCEDER Y GESTIONAR SOLUCIONES DE TRANSPORTE, PARQUÍMETRO, RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS, SHARINGS Y MUCHOS OTROS SERVICIOS.



'COMMUTING' EN LA ERA DEL TELETRABAJO

La adopción del **teletrabajo ha marcado un cambio sustancial en los patrones de commuting y tráfico**. El estudio *¿Cómo se desplazan los trabajadores españoles?*, elaborado por el *Arval Mobility Observatory* con la colaboración de Ipsos, proporciona una visión clara sobre cómo el teletrabajo está redefiniendo la movilidad laboral.

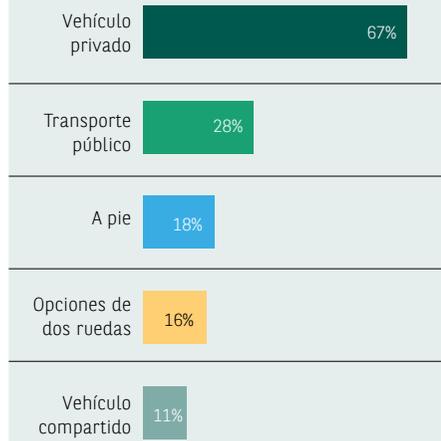
¿Cuánto se teletrabaja en España?

45% Ha aumentado los días de trabajo desde casa en los últimos cinco años

1,7 Promedio de días de teletrabajo por persona

52% Teletrabaja al menos un día a la semana

¿Cuáles son los medios de transporte domicilio-trabajo más extendidos?



Una oportunidad para las empresas

El estudio revela que el 91% de los empleados españoles valorarían servicios de movilidad proporcionados por sus empresas, pero solo el 50% dispone actualmente de al menos uno de ellos.

Esta diferencia indica un área de mejora para las empresas a la hora de satisfacer las expectativas de movilidad de los empleados y contribuir a un modelo más sostenible.



¿CÓMO SE DESPLAZAN LOS TRABAJADORES ESPAÑOLES?

Arval Mobility Observatory

VER +

Reducción de la congestión urbana

Otro estudio realizado en 2023 por el Ayuntamiento de Madrid en base a los datos GPS recogidos por los móviles muestra el impacto del trabajo en la congestión. El informe revela que muchos ciudadanos regresan a casa al mediodía para continuar su jornada laboral, reduciendo la intensidad del tráfico en las tardes. Además, se observa un descenso significativo del tráfico los viernes, día preferido por muchos para trabajar desde casa.



LOS TRABAJADORES SIGUEN ELIGIENDO EL COCHE COMO PRINCIPAL MEDIO DE TRANSPORTE, VALORANDO LA RAPIDEZ, COMODIDAD Y ACCESIBILIDAD.



02

MOVILIDAD

Mercado del vehículo nuevo y parque
 Mercado del vehículo de ocasión
 Nuevas tecnologías





SÓLO LA TIERRA SIGUE MOVIÉNDOSE IGUAL

XAVIER OMS VILLEGAS

Director movilidad & *equipment* en CaixaBank Payments & Consumer



#La movilidad está situada en el plano medioambiental, social, económico, tecnológico, industrial, jurídico y geopolítico. (...) Su transformación es tan grande que entre todos tenemos que redefinir el modo en que nos moveremos.

Cada final de año me llama mucho la atención que diferentes empresas como Google o los medios de comunicación muestren cuáles son las palabras más buscadas o publicadas, algo que es un buen termómetro de los intereses y preocupaciones de la población. En 2023, en España, las mayores búsquedas en Google se centraron en “ChatGPT”, “Elecciones 2023” y “Copa Mundial Femenina de Fútbol”.

Aun no siendo una de las palabras más buscadas, la “Movilidad” es un concepto universal en el que se ha depositado mucha atención en los últimos años. A partir del 2015 con el llamado “Dieselgate” empezamos a adoptar este concepto por encima de otros más tradicionales como “Coches” o “Automoción”. La movilidad está situada en el plano medioambiental, social, económico, tecnológico, industrial, jurídico y geopolítico. Nos debe ayudar a mejorar la calidad del aire y la reducción del calentamiento global, nos llevará a una

mayor socialización y a compartir más a través de la tecnología aplicada, nos obligará a regular y ordenar nuestras ciudades y usos ante modelos avanzados, en los que los vehículos se conducirán sin personas, e incluso nos cambiará los equilibrios de poder económico entre continentes.

La transformación es tan grande que entre todos tenemos que redefinir el modo en que nos moveremos. Desde el Acuerdo de Schengen no se había regulado tanto en materia de movilidad. En España, la reciente Ley de Movilidad Sostenible pone de manifiesto lo relevante de esta materia con el objetivo de hacerla accesible a toda la población y donde todos los *players* —desde fabricantes, concesiones, operadores o bancos— deberemos adaptar nuestros modelos de negocio, las Administraciones legislar bien y las personas y empresas adaptar sus usos y costumbres. Porque ya sólo la Tierra sigue moviéndose igual •



2035 ES PASADO MAÑANA

JOSÉ LÓPEZ-TAFALL

Director general de ANFAC

El sector de la automoción continúa su camino hacia la movilidad cero emisiones con un compromiso pleno de ofrecer vehículos cero emisiones en el mercado en 2035, sí así lo decide la Unión Europea. Las marcas no paran de lanzar modelos con enchufe y hoy, en 2024, la oferta ya supera las 230 variantes.

Desde el punto de vista industrial, en los últimos meses hemos conocido buenas noticias con la aceleración de los trabajos en la gigafactoría de baterías del Grupo Volkswagen o la inversión de Mercedes-Benz en su planta de Vitoria o el interés de otros grupos de fabricantes por contar con una gigafactoría en España o la reindustrialización de la planta de Nissan. Los fabricantes apuestan por la transformación de su cadena de producción hacia la fabricación de vehículos de bajas y cero emisiones.

La apuesta decidida de los fabricantes es la misma que la de la Unión Europea, apoyada por España. Sin embargo, mientras las marcas no paran de lanzar nuevos productos al mercado, las medidas que han de adoptar las administraciones para que ciudadanos y empresas den el salto a la movilidad sin emisiones no llegan.

De nada sirve tener el mejor producto si no se compra. Las ayudas directas a la compra de vehículos eléctricos y la continuidad de unos planes de apoyo a la electromovilidad, incluida la infraestructura pública de recarga rápida, son necesarios. No podemos seguir más con unas ventas de turismos eléctricos que en abril de este 2024 supusieron el 4,2% de cuota. Ni tampoco podemos dejar de resaltar que desde el pasado 1 de mayo los vehículos pesados y los autobuses de bajas y cero emisiones no tienen ayudas públicas y no sabemos cuándo las volverán a tener.

Empresas y administraciones hemos de ir juntos y colaborar para eliminar ese mensaje negativo que se ha instaurado en torno al vehículo eléctrico. Pero también en torno al uso del vehículo privado, aunque sea cero emisiones. El *renting* es una fórmula en auge; precisamente, porque permite evitar esa incertidumbre artificial creada en torno al coche eléctrico. 2035 está a la vuelta de la esquina y si no conducimos todos en la misma dirección, no conseguiremos mantener el peso de España en la automoción europea y mundial, con la consiguiente pérdida de empleo y riqueza económica para el país •



#Mientras las marcas no paran de lanzar nuevos productos al mercado, las medidas que han de adoptar las administraciones para que ciudadanos y empresas den el salto a la movilidad sin emisiones no llegan.

DEJAR ATRÁS LAS DICOTOMÍAS

MARTA BLÁZQUEZ

Presidenta de Faconauto



En la búsqueda de una movilidad más sostenible, es crucial mantener una perspectiva equilibrada que reconozca la importancia del automóvil sin demonizarlo. Abogar por la descarbonización no debe implicar considerar al vehículo privado como un "mal necesario", sino más bien como una parte integral de nuestra vida cotidiana y de la economía o de la actividad social.

Es cierto que la urgencia por reducir las emisiones nos exige repensar nuestros hábitos de movilidad. Sin embargo, esto no implica que debamos imponer jerarquías forzadas que releguen al automóvil a un segundo plano, como aboga el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. Es en este punto donde debemos colocar al ciudadano en el centro de nuestras políticas de movilidad. Es esencial garantizar su libertad para elegir entre diferentes opciones de transporte, siempre y cuando estas sean sostenibles.

En este proceso, no podemos perder de vista las necesidades sociales y económicas que sustentan el tejido urbano, pero tampoco podemos olvidarnos de que esta transición ha de llegar también a las zonas más despobladas o con menos poder adquisitivo. Nuestras políticas deben encontrar un equilibrio entre la protección del medio ambiente, la promoción de la seguridad y la accesibilidad, y el fomento de la actividad económica de todos, independientemente de donde vivan o de su renta.

En última instancia, abogar por una movilidad equilibrada no significa renunciar a nuestros compromisos ambientales, sino más bien encontrar formas creativas y flexibles de cumplir con ellos sin sacrificar la libertad y las necesidades de los ciudadanos. Es hora de dejar atrás la dicotomía entre la sostenibilidad y la libertad de movilidad, y trabajar hacia un futuro donde ambos objetivos puedan coexistir armoniosamente.

#Abogar por una movilidad equilibrada no significa renunciar a nuestros compromisos ambientales, sino más bien encontrar formas creativas y flexibles de cumplir con ellos sin sacrificar la libertad y las necesidades de los ciudadanos.

MERCADO DEL VEHÍCULO NUEVO Y PARQUE

El análisis de las nuevas matriculaciones muestra la recuperación del mercado, con el progresivo incremento de las ventas de vehículos de energías alternativas y la caída continuada de las matriculaciones de vehículos diésel. Pese a todo, los nuevos combustibles mantienen una cuota muy baja en el mercado actual ●

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

Matriculaciones mensuales 2022-2023 en Anexos.

VER +

Matriculaciones totales de VN por cada 1.000 habitantes por provincias en Anexos.

VER +

NOTABLE RECUPERACIÓN DE LAS NUEVAS MATRICULACIONES, AUNQUE TODAVÍA LEJOS LAS CIFRAS PREPANDEMIA

La cifra total de nuevas matriculaciones **aumentó en 2023 más de un 17%**, gracias al restablecimiento progresivo de los tiempos de entrega que, en meses anteriores, se vieron afectados por los conflictos geopolíticos y la crisis de semiconductores. Pese al importante avance interanual, las matriculaciones se sitúan todavía lejos de las cifras prepandemia.

Evolución nuevas matriculaciones por tipo de vehículo



+17,4% vs 2022

-25,7% vs 2019



+16,7% vs 2022

-24,7% vs 2019



+22,8% vs 2022

-31,8% vs 2019

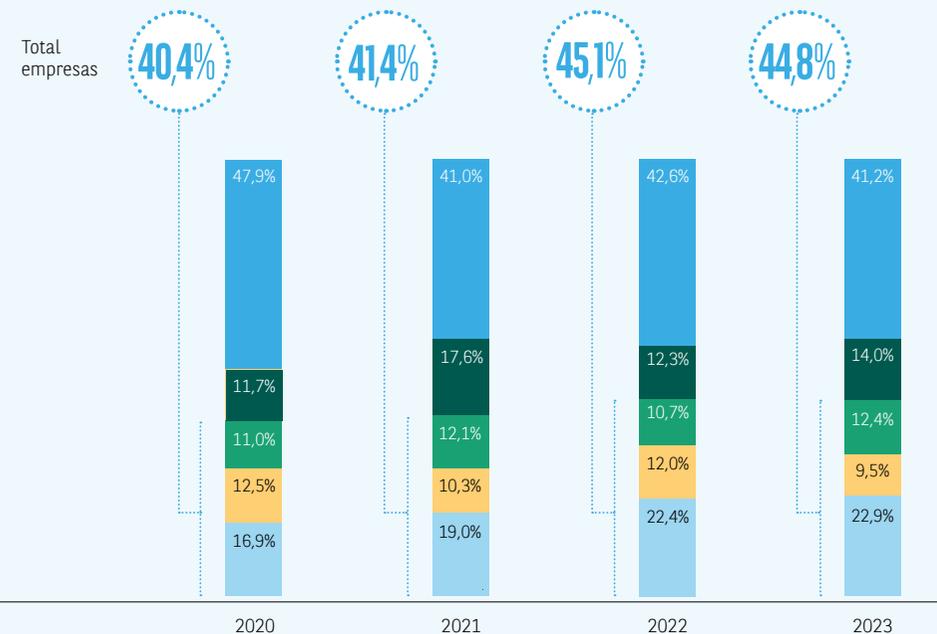
MOVILIDAD | MERCADO DEL VEHÍCULO NUEVO Y PARQUE

EL CANAL EMPRESAS SIGUE GANANDO CUOTA EN NUEVAS MATRICULACIONES

La segmentación de nuevas matriculaciones por canal de distribución confirma el progresivo incremento de cuota del canal empresas (*renting* + automatriculaciones y km cero + otras empresas), que **ya supera el 44% y crece 4,5% p.p. respecto a 2020**. Por el contrario, **la cuota de nuevas matriculaciones de particulares desciende 1,5 p.p. en el último año** y acumula un descenso de 6,7 p.p. en los últimos cuatro años.

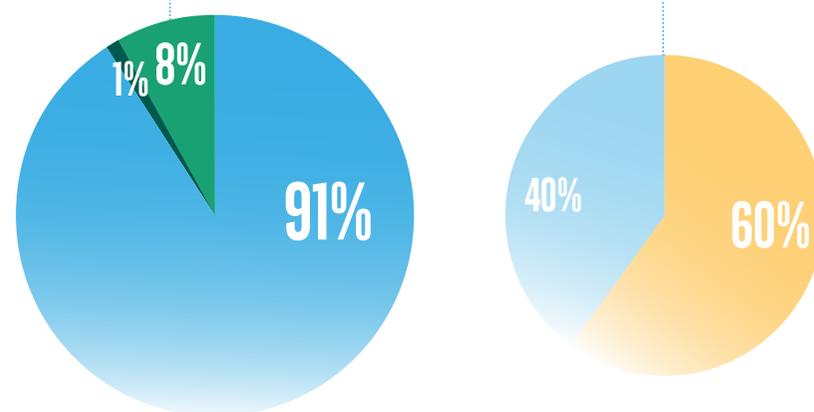
Nuevas matriculaciones por canal de distribución

■ Particulares ■ Rent a car ■ Empresas: Otras ■ Empresas: Automatriculaciones y km 0 ■ Empresas: Renting



El renting gana cuota en el parque total del canal empresas

■ Particulares ■ Rent a car ■ Empresas ■ Empresas: Resto ■ Empresas: Renting



- La composición actual del parque total muestra un 8% de vehículos del canal empresas, un 40% de los cuales corresponden al canal *renting* y el 60% restantes a otras empresas.
- La evolución de los últimos cuatro años muestra el incremento progresivo de la cuota del *renting* dentro del canal empresas, con un crecimiento de 5,5 p.p. entre 2020 y 2023.

Matriculaciones mensuales por canal de distribución en Anexos.

VER +

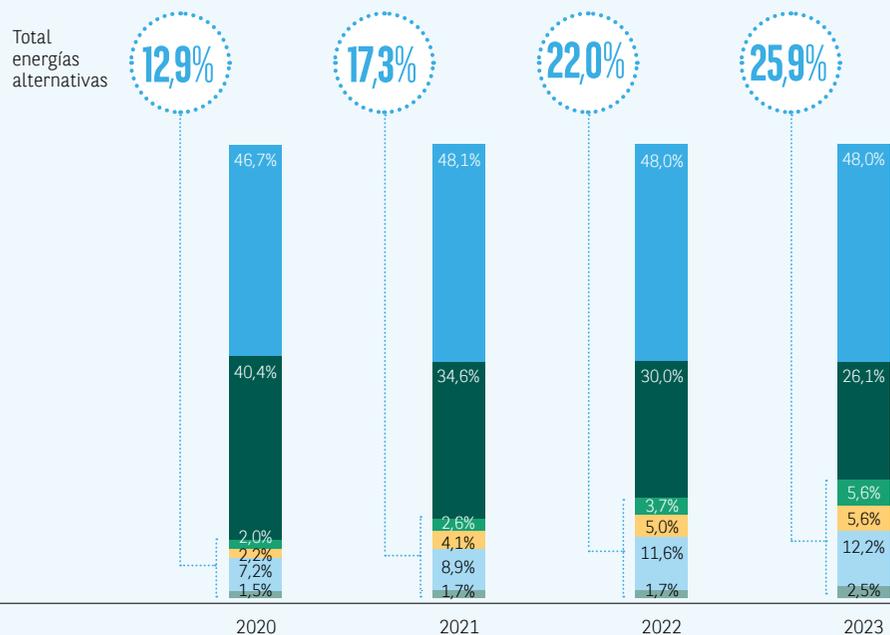
MOVILIDAD | MERCADO DEL VEHÍCULO NUEVO Y PARQUE

LAS NUEVAS MATRICULACIONES DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS YA IGUALAN LA CUOTA DEL DIÉSEL

El análisis de las nuevas matriculaciones por tipo de combustible muestra dos tendencias claras: la **solidez de las opciones de gasolina**, que mantienen la misma cuota en los últimos tres años, y la **progresiva pérdida de cuota de los vehículos diésel en favor de los vehículos propulsados por energías alternativas**. La opción alternativa favorita es la híbrida (HEV), aunque el mayor incremento del último año se observa en los BEV (+2,9 p.p.).

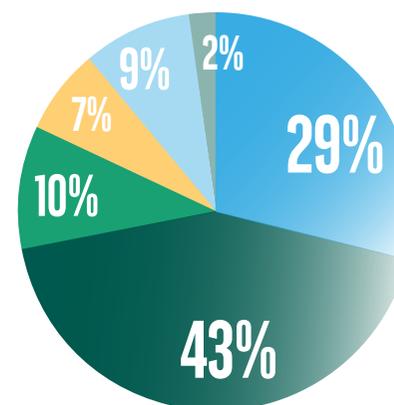
Nuevas matriculaciones por tipo de combustible

Gasolina Diésel BEV PHEV HEV GLP/GNC



El canal empresa, principal impulsor de las nuevas matriculaciones de BEV

Gasolina Diésel BEV PHEV HEV GLP/GNC



- Con un porcentaje de energías alternativas ligeramente superior (28%), la cuota de nuevas matriculaciones de modelos BEV en el canal empresa duplica a la media del mercado.
- La mayor cuota de vehículos diésel responde a la predominancia de este combustible en los LCV.

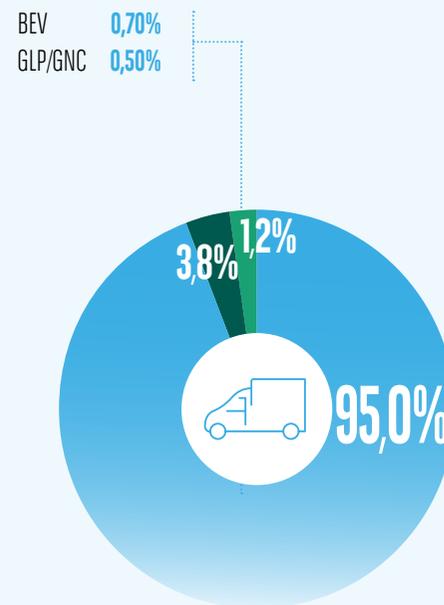
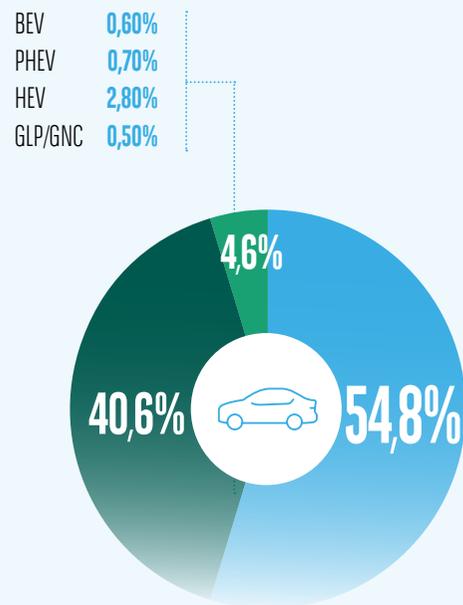
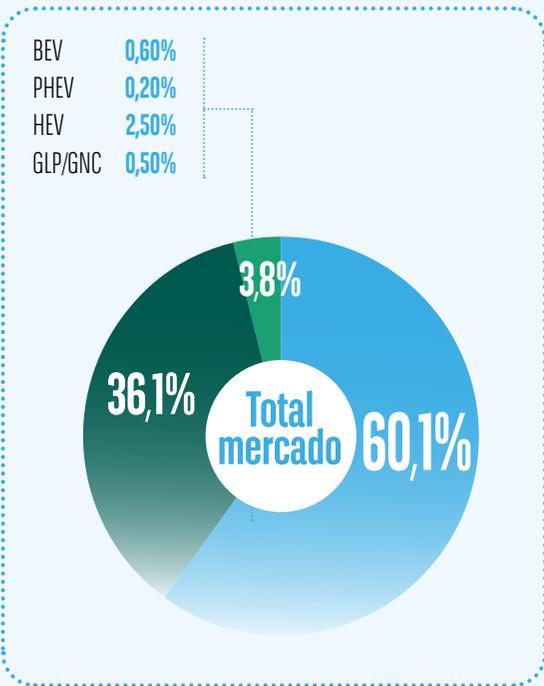
MOVILIDAD | MERCADO DEL VEHÍCULO NUEVO Y PARQUE

LOS MODELOS DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS APENAS SUPONEN EL 4% DEL PARQUE ACTUAL DE VEHÍCULOS

Pese al incremento de nuevas matriculaciones en los últimos años, el porcentaje de vehículos propulsados por energías alternativas es únicamente el 3,8% del parque actual (0,5 p.p. más que en 2022). **La cuota aumenta ligeramente en la segmentación por turismos (4,6%, con un significativo incremento de 0,9 p.p.) y descendiendo al 1,2% en los LCV (+0,2 p.p.),** categoría en la que los vehículos diésel copan el parque con cerca de un 95%.

Distribución del total del parque por combustible

■ Diésel ■ Gasolina ■ Alternativas



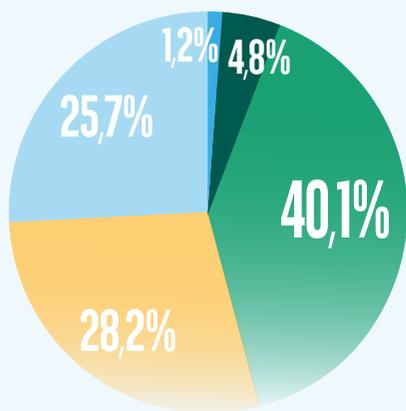
MOVILIDAD | MERCADO DEL VEHÍCULO NUEVO Y PARQUE

UN 25% DEL PARQUE TOTAL DE VEHÍCULOS NO TIENE DISTINTIVO AMBIENTAL

Otro indicador sobre la situación del parque a nivel ambiental es el potencial contaminante de los vehículos, definido por su distintivo ambiental. Según este parámetro, un 26% del parque no dispone de etiqueta, por lo que no puede circular por las ZBE existentes. **El porcentaje de vehículos con etiqueta 0 o ECO apenas alcanza el 6%, un porcentaje que se incrementa significativamente en los vehículos de empresa y renting.**

Distribución del parque total por potencial contaminante

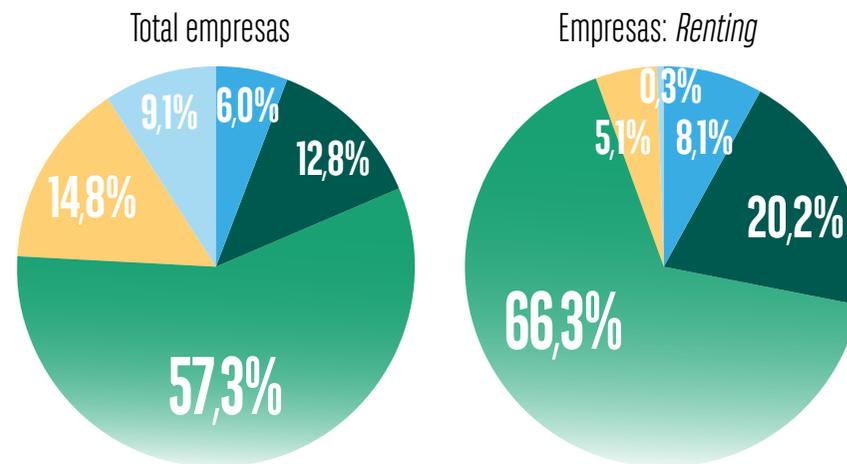
Etiqueta 0 Etiqueta ECO Etiqueta C Etiqueta B Sin Etiqueta



- Por tipo de vehículo, destaca que el porcentaje con etiqueta 0 o ECO en vehículos comerciales apenas suma un 1,4%, frente al 6% del parque total, mientras que los LCV sin etiqueta ascienden al 28,7%. En turismos, la distribución por potencial contaminante es prácticamente idéntica a la media.
- El porcentaje de vehículos con etiqueta B y sin etiqueta (cerca del 54% del total) responde a la elevada edad media del parque español.

Distribución del parque por potencial contaminante según canal

Etiqueta 0 Etiqueta ECO Etiqueta C Etiqueta B Sin Etiqueta



- El análisis por canal vuelve a mostrar el mayor peso de la movilidad eléctrica (BEV o PHEV) en los vehículos de renting, con un porcentaje de vehículos con etiqueta 0 o ECO del 28,3%.
- La mayor renovación de los vehículos provoca que el porcentaje de etiqueta B en renting apenas supere el 5%.

MOVILIDAD | MERCADO DEL VEHÍCULO NUEVO Y PARQUE

LAS MARCAS ASIÁTICAS SIGUEN LIDERANDO EL MERCADO DE NUEVOS TURISMOS

Toyota volvió a liderar las ventas de turismos en España en 2023, con una cuota de mercado del 8,4%, por delante de Kia (7%) y Volkswagen (6,7%), que recuperó la tercera plaza de marcas más vendidas, adelantando a Hyundai. Por modelos, destaca la irrupción en el quinto puesto del MG ZS, solo tres años después del regreso de la marca al mercado español.

Matriculaciones turismos - Top 5 marcas

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs 2022
1	Toyota	79.965	8,4%	=
2	Kia	66.257	7,0%	=
3	Volkswagen	63.939	6,7%	⬆️ 1
4	Hyundai	58.890	6,2%	⬇️ 1
5	SEAT	58.585	6,2%	⬆️ 1

Matriculaciones turismos - Top 5 modelos

	Modelo	Volumen
1	Dacia Sandero	28.161
2	SEAT Arona	21.639
3	Toyota Corolla	20.226
4	Peugeot 2008	19.433
5	MG ZS	19.258

Matriculaciones turismos - Top 5 marcas por canal

Total empresa

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs 2022
1	Mercedes	8.242	9,0%	⬆️ 6
2	Toyota	6.859	7,5%	⬆️ 2
3	Renault	6.479	7,1%	⬆️ 6
4	Kia	4.970	5,4%	
5	BMW	4.956	5,4%	=

Empresa: Renting

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs 2022
1	Volkswagen	22.255	11,0%	=
2	Toyota	15.343	7,6%	=
3	BMW	14.513	7,1%	=
4	Audi	14.013	6,9%	⬆️ 2
5	Renault	13.288	6,5%	⬆️ 5



MOVILIDAD | MERCADO DEL VEHÍCULO NUEVO Y PARQUE

RENAULT MANTIENE EL LIDERAZGO EN NUEVOS COMERCIALES, CON TRES MODELOS EN EL TOP 5

En nuevas matriculaciones de comerciales destaca el incremento de cuota de mercado de Renault, que crece en 4 p.p. respecto a 2022, hasta un 19%. La marca francesa sitúa a tres de sus modelos entre los cinco más vendidos (Express, Kangoo y Trafic) aunque el líder del mercado es el Citroën Berlingo. Entre el resto de las marcas, **destaca la recuperación de posiciones de Ford, que asciende a la segunda plaza gracias principalmente a su mejora de posicionamiento en el canal empresa.**

Matriculaciones LCV - Top 5 marcas

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs 2022
1	Renault	27.831	19,0%	=
2	Ford	18.619	12,7%	⬆️ 2
3	Peugeot	17.145	11,7%	=
4	Citroën	16.663	11,4%	⬇️ 2
5	Volkswagen	12.974	8,8%	=

Matriculaciones LCV - Top 5 modelos

	Modelo	Volumen
1	Citroën Berlingo	10.853
2	Renault Express	9.888
3	Peugeot Rifter	8.397
4	Renault Kangoo	7.225
5	Renault Trafic	6.252

Matriculaciones LCV - Top 5 marcas por canal

Total empresa

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs 2022
1	Renault	7.619	17,2%	=
2	Ford	6.019	13,6%	⬆️ 2
3	Citroën	4.251	9,6%	⬆️ 1
4	Peugeot	4.195	9,5%	
5	Toyota	3.867	8,7%	⬆️ 1

Empresa: *Renting*

	Marca	Volumen	Cuota	Puesto vs 2022
1	Renault	14.060	29,1%	=
2	Peugeot	7.336	15,2%	⬆️ 1
3	Citroën	6.503	13,5%	⬇️ 1
4	Ford	4.982	10,3%	=
5	Fiat	3.945	8,2%	⬆️ 1

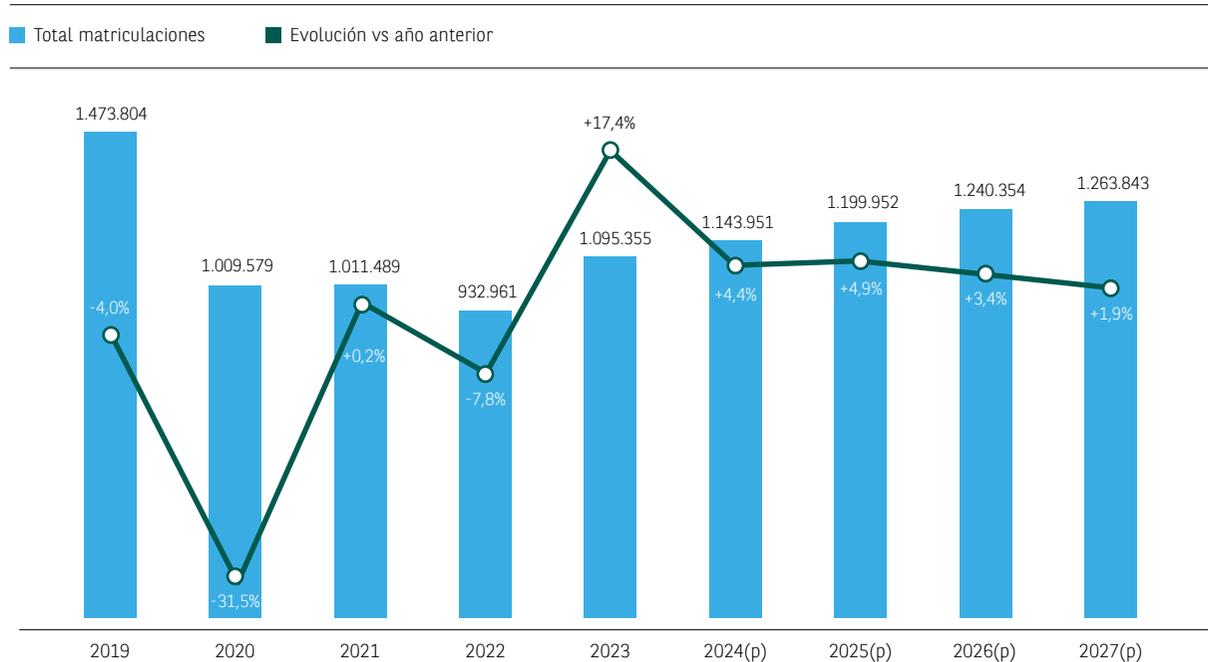


MOVILIDAD | MERCADO DEL VEHÍCULO NUEVO Y PARQUE

PROGRESIVA ESTABILIZACIÓN DE LAS VENTAS EN LOS PRÓXIMOS AÑOS

Tras las oscilaciones en las cifras de nuevas matriculaciones de los últimos cinco años, causadas por la pandemia y sus consecuencias, las previsiones indican una estabilización del crecimiento en los próximos ejercicios, con un **crecimiento del 4,4% en 2024 y un 4,9% en 2025**. Las previsiones son menos optimistas para los dos años siguientes

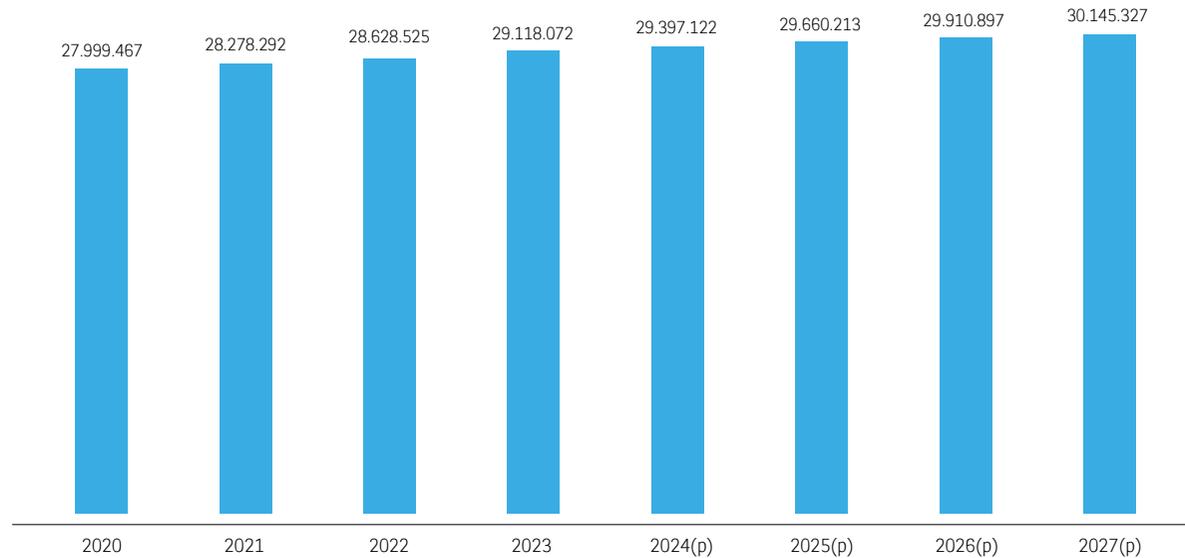
Previsión nuevas matriculaciones



INCREMENTO PROGRESIVO DEL PARQUE DE VEHÍCULOS, QUE PUEDE SUPERAR LOS 30 MILLONES EN 2027

El **parque total de vehículos en España aumentó un 1,7% en 2023** con relación a 2022, en lo que supone el mayor incremento de los últimos cinco años. Las previsiones señalan que **el parque continuará incrementándose a un ritmo de cerca de un 1% en los próximos años** hasta superar los 30 millones de vehículos en 2027.

Evolución y previsión del parque total



El reto de la renovación de un parque envejecido

Edad media del parque de turismos (años)



Distribución del parque en 2023 por edad de los vehículos por canal de distribución en Anexos.

Fuente: ANFAC/DGT.

[VER +](#)

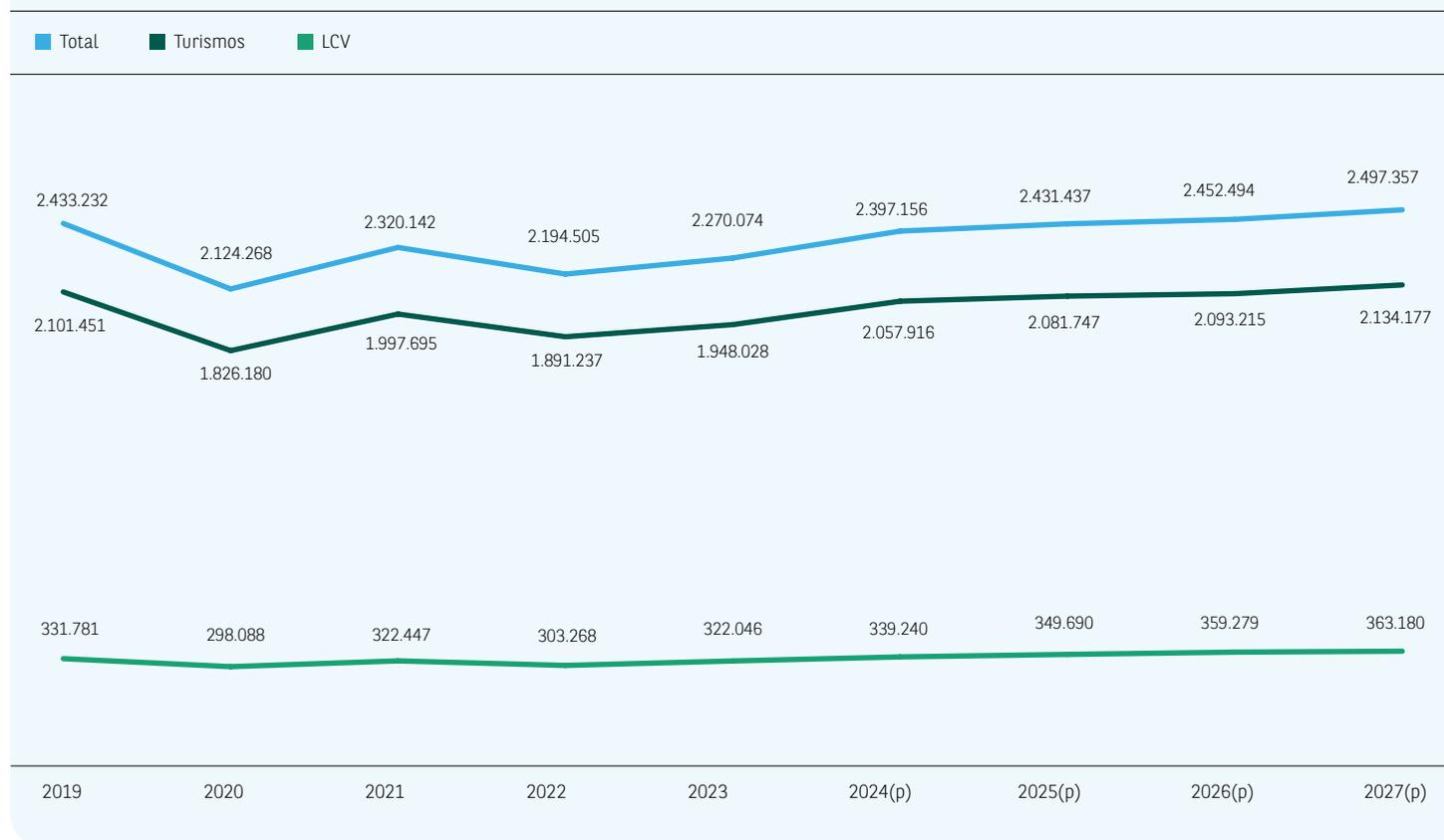
MERCADO DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN

El mercado de ocasión mantiene en 2023 el buen comportamiento registrado desde la pandemia, que se prevé que tenga continuidad los próximos años. Destaca el elevado tiempo de posesión de los vehículos entre los particulares, que contrasta con la mayor rotación de vehículos de *rent a car* ●

CRECIMIENTO CONSTANTE DE LAS VENTAS DE VEHÍCULOS DE OCASIÓN

Las transferencias de vehículos de ocasión han aumentado un 3,4% en 2023 en relación con el año anterior, con un crecimiento **especialmente significativo en vehículos comerciales (6,2%)**. En turismos, el incremento se sitúa en el 3%. Las previsiones indican un notable crecimiento en 2024 (+5,6% en turismos y +5,3% en comerciales) y una estabilización en los próximos años, siempre al alza, pero con crecimientos más moderados.

Transferencias vehículos de ocasión



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](#)

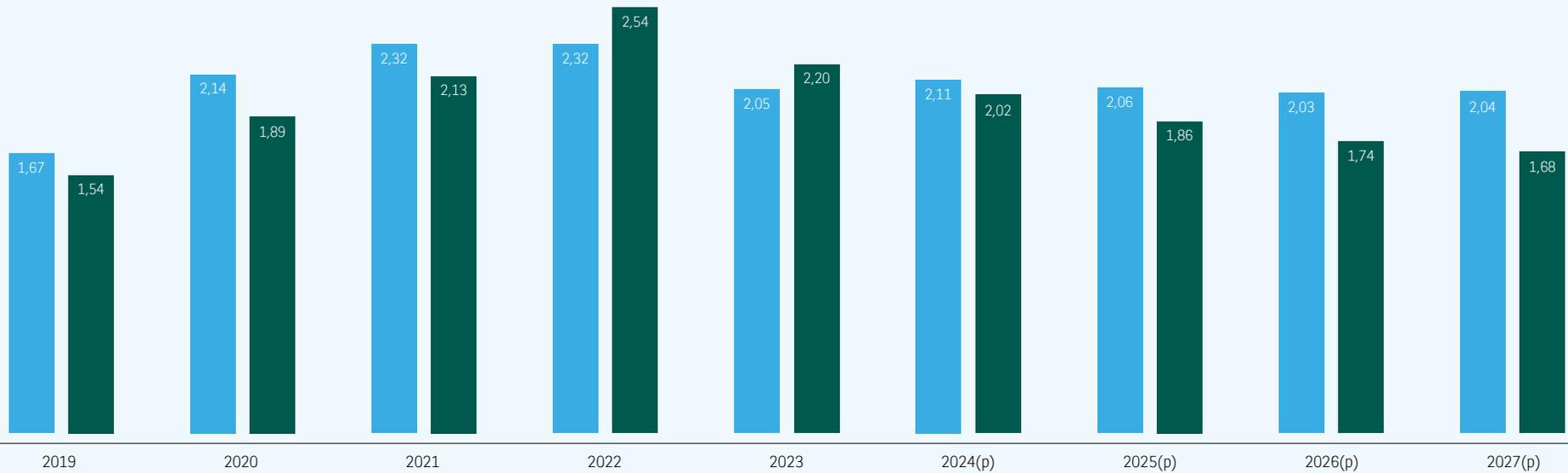
MOVILIDAD | MERCADO DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN

LA RATIO DEL MERCADO DE OCASIÓN / NUEVO SE ESTABILIZA EN DOS VEHÍCULOS DE OCASIÓN VENDIDOS POR CADA VEHÍCULO NUEVO MATRICULADO

Partiendo de aproximadamente 1,5 ventas de ocasión por cada matriculación de vehículo nuevo en los años prepandemia, la evolución del mercado en los últimos ejercicios ha llevado a consolidar una ratio de dos vehículos de ocasión por cada nuevo. **La tendencia se mantiene los próximos años en turismos y tiende a recuperar los índices prepandemia en comerciales.**

Evolución ratio de ventas vehículos de ocasión / vehículos nuevos

Turismos LCV



MOVILIDAD | MERCADO DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN

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

El análisis de transferencias de vehículos de ocasión por tipo de combustible mantiene claramente al diésel como opción más vendida en 2023 (55,3% en turismos y 96,2% en comerciales), aunque con un progresivo descenso de cuota respecto a años anteriores en línea con la evolución de la normativa. Las previsiones para 2024 apuntan a un **aumento de las ventas en todas las categorías, especialmente significativo en combustibles alternativos pese a mantener una cuota todavía baja.**

Ventas de turismos de ocasión por tipo de combustible



	2023		2024 (p)		Evolución
	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	
Gasolina	724.787	37,2%	763.823	37,1%	+5,4%
Diésel	1.077.889	55,3%	1.108.289	53,9%	+2,8%
Otros	145.352	7,5%	185.804	9,0%	+27,8%
Totales	1.948.028		2.057.916		+5,6%

Ventas de LCV de ocasión por tipo de combustible



	2023		2024 (p)		Evolución
	Volumen	Cuota	Volumen	Cuota	
Gasolina	8.748	2,7%	9.478	2,8%	+8,3%
Diésel	309.844	96,2%	325.057	95,8%	+4,9%
Otros	3.558	1,1%	4.705	1,4%	+32,2%
Totales	322.150		339.240		+5,3%



MOVILIDAD | MERCADO DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN



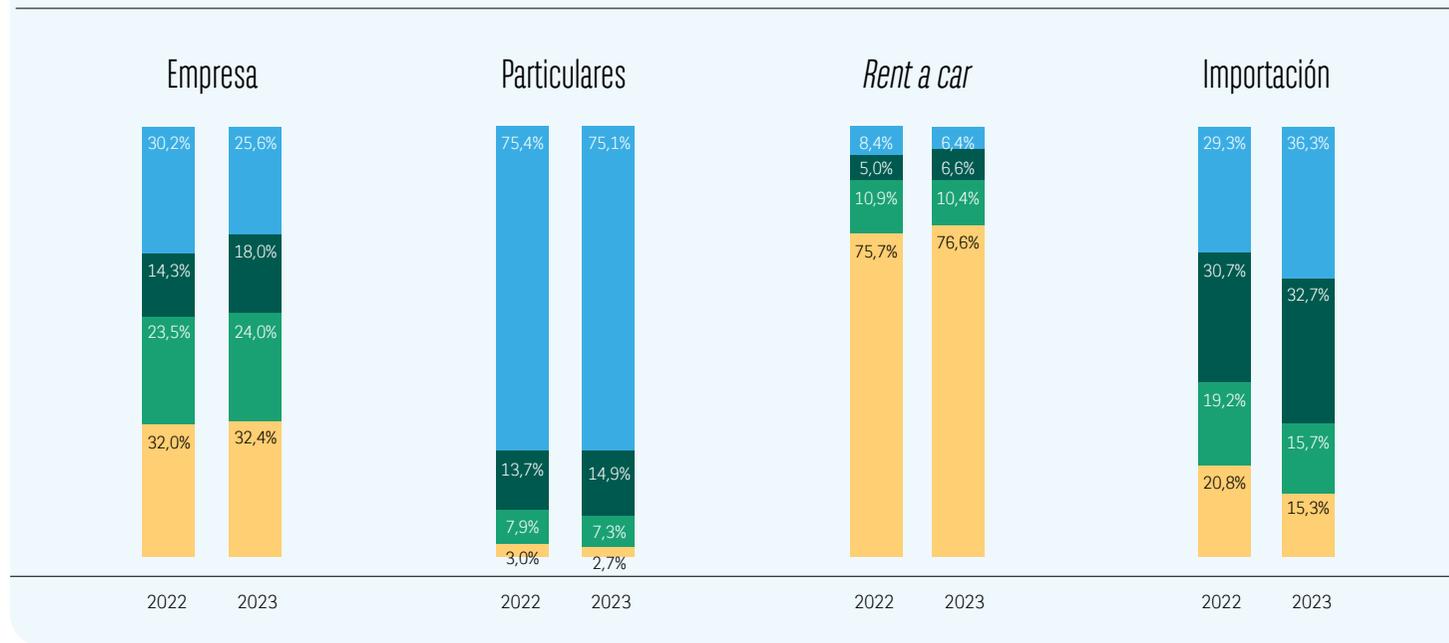
LOS PARTICULARES MANTIENEN LA POSESIÓN DEL TURISMO MÁS DE 10 AÑOS

La comparación de las ventas según el canal de procedencia y la antigüedad del turismo muestra la **estabilidad del mercado, que apenas registra variaciones respecto a años anteriores**. Los particulares se resisten a cambiar de vehículo y mantienen la posesión el mayor tiempo posible, ya que más del 75% de los vehículos transferidos en 2023 se situaron por encima de los diez años. La otra cara de la moneda la representa **la modalidad de rent a car, que se desprende mayoritariamente de sus unidades antes de superar los dos años de vida**.

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



>10 años 5-10 años 2-4 años <2 años



MOVILIDAD | MERCADO DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN



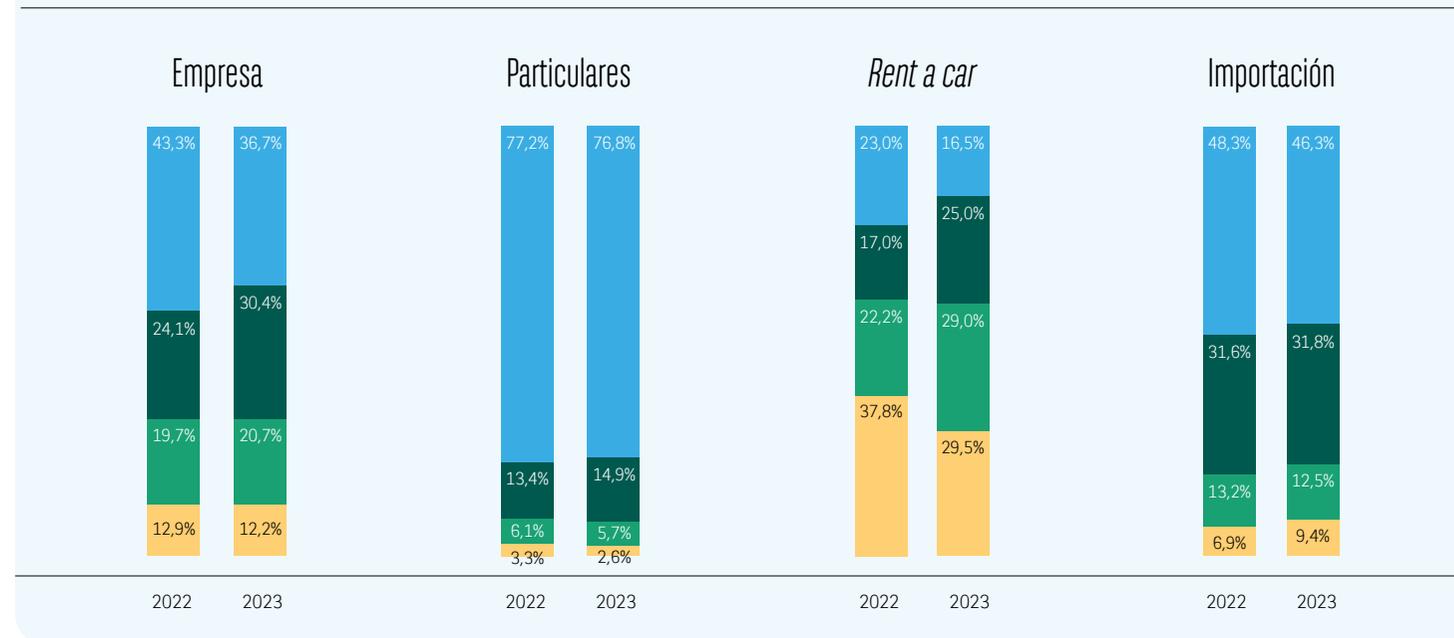
LONGEVIDAD MÁS ACUSADA EN LOS VEHÍCULOS COMERCIALES QUE EN LOS TURISMOS

En el caso de los vehículos comerciales, la longevidad del parque se mantiene como el rasgo más destacado. A diferencia del mercado de turismos de ocasión, destaca la **antigüedad de los vehículos transferidos en los canales de empresas e importación**. Cabe también citar el caso del *rent a car*, en el que la antigüedad de los vehículos comerciales transferidos es significativamente más elevada que en el caso de los turismos.

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



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



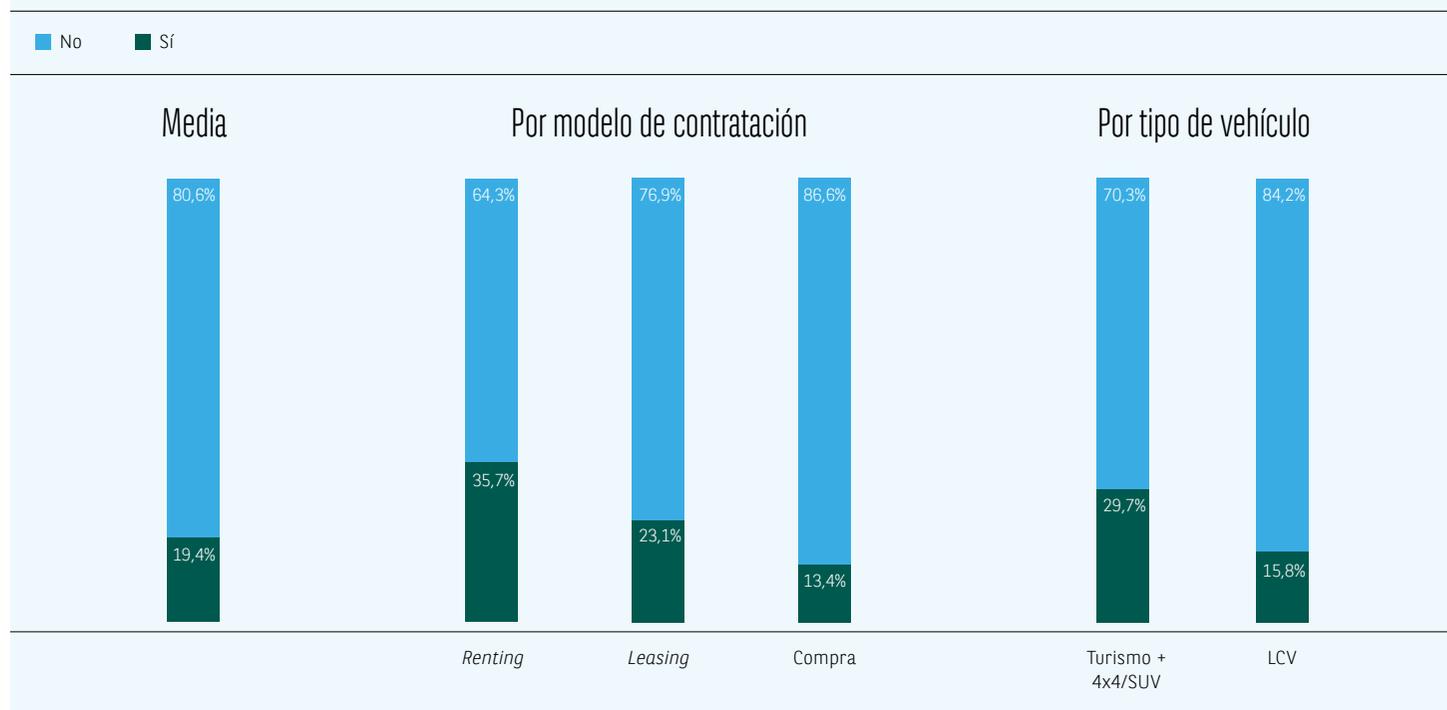
NUEVAS TECNOLOGÍAS EN FLOTAS CORPORATIVAS

El modelo de gestión de flotas corporativas afronta un momento de transformación, impulsado principalmente por la progresiva extensión de tecnologías ya disponibles en el mercado. El principal motor de cambio son los dispositivos telemáticos que incorporan los vehículos y la recopilación e interpretación adecuada de la información recogida, mediante Big Data ●

LIGERO INCREMENTO EN LA IMPLANTACIÓN DE DISPOSITIVOS TELEMÁTICOS EN FLOTAS CORPORATIVAS

Apenas se observan diferencias en la implantación de dispositivos telemáticos en vehículos de empresa respecto a los datos del año anterior. Con ello, se mantiene la tendencia de un **mayor uso en vehículos de renting y en turismos**, con diferencias muy significativas respecto al resto de modalidades de contratación o tipo de vehículo, respectivamente.

Implantación de dispositivos telemáticos en flotas corporativas



- La implantación media del 19,4% supone un incremento de 1,2 p.p. respecto al año anterior. Por modelo de contratación, todas las categorías crecen alrededor de 1,1 p.p., con lo que se mantiene la gran diferencia entre vehículos de *renting* y, especialmente, de compra.
- La implantación en turismos sí crece significativamente (+4,2 p.p.), frente al mínimo incremento en comerciales (+0,4 p.p.).

MOVILIDAD | NUEVAS TECNOLOGÍAS EN FLOTAS CORPORATIVAS

BIG DATA: LOS DATOS AL SERVICIO DE LA MOVILIDAD

Las herramientas telemáticas, que incluyen el seguimiento y la gestión de vehículos en tiempo real, están transformando la movilidad corporativa. Según los resultados del último barómetro, el 49% de las flotas españolas ya incorporan estas herramientas, que no solo mejoran la eficiencia operativa, sino que también contribuye a realizar la transición hacia una flota 100% eléctrica. El análisis de esta información mediante Big Data ya juega un papel crucial en la toma de decisiones estratégicas en movilidad corporativa. Por ejemplo, permite una monitorización detallada del consumo de combustible, el comportamiento del conductor y la localización de los vehículos.

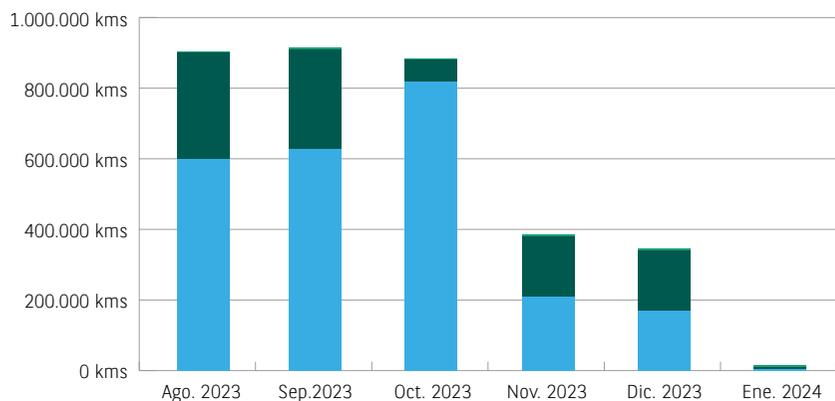
¿Cómo se gestionará una flota en el futuro?

Gracias a las nuevas soluciones integradas en los vehículos profesionales, cada vez es más habitual contar con herramientas de explotación de datos para la gestión de flotas, que permiten visualizaciones como las que se muestran a continuación a modo de ejemplo:

Historial de kilometraje

Sub-flota: Todo 

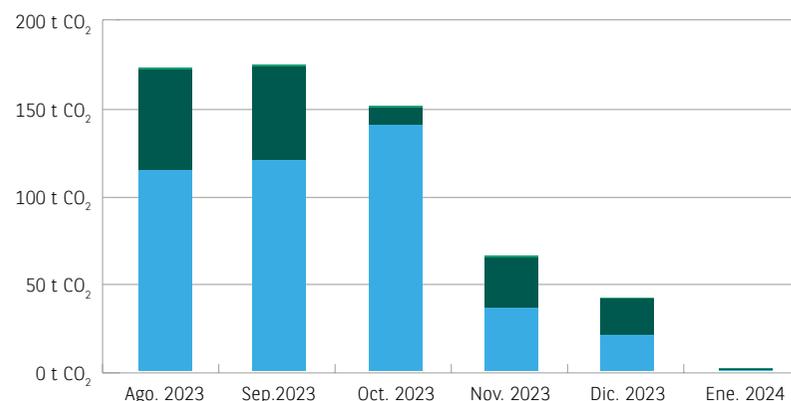
■ Profesional ■ Privado ■ No declarado



Emisiones de CO₂

Sub-flota: UltimateES 

■ Profesional ■ Privado ■ No declarado





01 | Economía, legislación y tendencias sociales

02 | Movilidad

03 | Diagnóstico posventa y seguridad vial

04 | Barómetro de flotas corporativas



03

DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL

Datos posventa
Experiencia de usuario de vehículo enchufable
Seguridad vial



EL RETO DE LA TRANSFORMACIÓN

Uno de los principales retos a los que se enfrenta el sector asegurador, al igual que otros muchos sectores, es el de la productividad. Pero es imposible afrontar este reto sin desarrollar al máximo la transformación digital en la que estamos inmersos. Ya son varios los ejemplos de cómo la digitalización —ya sea a través de la proliferación de startups y modelos de negocio 100% digitales en el ecosistema de seguros o, más recientemente, con las oportunidades que nos ofrece la IA generativa— está transformando la industria aseguradora. Además, tenemos que ser conscientes de que esta transformación no ha hecho más que empezar y que afectará a toda la cadena de valor dentro del sector.

Por eso, es necesario que todas las empresas, independientemente de su tamaño y especialización, avancen en este proceso de transformación y adopción tecnológica. Es algo que sabemos bien en Mutua Madrileña, ya que el proceso emprendido hace varios años nos ha permitido progresar y situarnos a la cabeza del sector asegurador de no vida.

Por supuesto, esto no hubiera sido posible si el proceso de cambio no hubiera venido acompañado de un cambio de cultura corporativa que ha incentivado la innovación permanente, la colaboración y el trabajo transversal como un elemento más de nuestra identidad.

La distribución directa al segmento de particulares se está transformando de manera acelerada, especialmente en categorías de productos como los seguros. Los canales y mecanismos tradicionales para impactar en la relación con el consumidor se sustituyen por nuevos modelos de relación digital, donde el consumidor elige lo que quiere ver y consumir, buscando además soluciones más convenientes y completas, combinando productos y servicios que van más allá del seguro.

Nos enfrentamos por tanto a una carrera de fondo que requiere del compromiso de toda la organización, para ir salvando las dificultades de la transformación y consolidando el desarrollo de nuevos negocios y productos sin perder competitividad ni foco en los negocios actuales •



#Es imposible afrontar el reto de la productividad sin desarrollar al máximo la transformación digital en la que estamos inmersos. (...) Esta transformación no ha hecho más que empezar y afectará a toda la cadena de valor dentro del sector asegurador.

VÍCTOR ZAMBRANA

Director general adjunto de Grupo Mutua



#Para mí, la sostenibilidad en la automoción es más que una responsabilidad; es una pasión. (...) Integrar criterios sociales y medioambientales en el negocio del *renting* y la movilidad es fundamental. En este camino, la tecnología es un aliado.

SOSTENIBILIDAD EN NUESTRAS VÍAS

ARANTXA HERNANDO

Directora *global operations* en Arval España

En el dinámico sector de la automoción, donde la seguridad vial y la sostenibilidad son ejes fundamentales, es esencial mantenerse actualizado con las últimas tendencias y análisis. En este contexto, el *Arval Mobility Observatory* se destaca como una fuente vital de conocimiento, al recoger y examinar las corrientes emergentes que pueden transformar la industria y nuestro enfoque hacia una movilidad más sostenible.

Para mí, la sostenibilidad en la automoción es más que una responsabilidad; es una pasión. La adopción de vehículos eléctricos, el impulso de nuevas formas de movilidad y el uso eficiente de recursos son pasos críticos hacia un futuro sostenible. La optimización en la planificación de rutas y la logística son mejoras que se ven potenciadas por soluciones tecnológicas avanzadas y el llamado "coche conectado". Y que también contribuyen a minimizar las emisiones y reducir el impacto medioambiental del sector.

La digitalización juega un papel crucial en este proceso de transformación. Gracias a la tecnología, podemos realizar un mantenimiento predictivo que no solo aumenta la seguridad, sino que garantiza una operación más eficiente de los vehículos. Esta adopción

digital también mejora la experiencia del cliente, ofreciéndole servicios más personalizados y adaptados que responden a sus compromisos y necesidades medioambientales.

Como consumidores, nuestra elección tiene poder. Optar por soluciones de movilidad que sean seguras, avanzadas tecnológicamente y sostenibles marca una diferencia significativa. La toma de decisiones viene a veces condicionada por el cumplimiento de regulaciones ambientales, pero también satisface una demanda creciente de productos y servicios responsables con el medio ambiente.

Desde mi perspectiva, integrar criterios sociales y medioambientales en el negocio del *renting* y la movilidad es fundamental. En este camino, la tecnología es un aliado. A través del mantenimiento efectivo de los vehículos y la adopción de innovaciones que reducen nuestra huella de carbono, podemos contribuir a un futuro más sostenible y seguro para todos en nuestras carreteras. El *Arval Mobility Observatory* nos ayuda a entender qué necesitan los consumidores, cómo se desarrollan estas tendencias y de qué manera podemos adaptarnos para liderar el cambio •

DATOS POSVENTA

Los resultados del estudio a usuarios de vehículos corporativos señalan un uso medio superior a los 24.000 km anuales, sin apenas variación respecto al año anterior. Según la encuesta, los vehículos comerciales visitan con mayor asiduidad el taller y requieren de mayor mantenimiento que los turismos. Destaca también que los vehículos de *renting* y *leasing* acumulan menos reparaciones ●

MÁS DE 24.000 KILÓMETROS DE USO ANUAL EN VEHÍCULOS CORPORATIVOS

El kilometraje anual de los vehículos corporativos alcanza una media de 24.300 km, con un crecimiento mínimo del 1% respecto al año anterior. Este kilometraje prácticamente **duplica el uso registrado por vehículos particulares**, que se sitúa en 12.500 km.

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

■ Urbanas ■ Autovías / Autopistas ■ Carreteras secundarias ■ Vías no asfaltadas



- El uso de vehículos corporativos por tipo de vía es también muy similar al año anterior: un 59% se concentra en vías urbanas, 3 p.p. más.
- Este incremento compensa el descenso, en el mismo porcentaje, del uso en vías rápidas (autopistas y autovías).

Los datos del capítulo 03.01 se extraen de un estudio elaborado por GiPA a partir de entrevistas personales a usuarios de vehículos de empresa en toda España.

[VER METODOLOGÍA](#)

Uso mayoritario para trayectos profesionales

75%

profesional

25%

profesional y personal

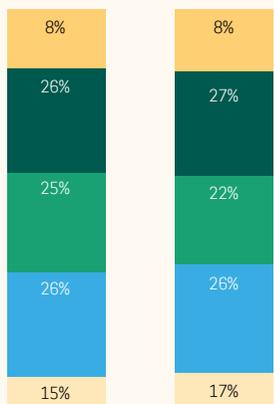
- La mayoría del parque corporativo se utiliza únicamente para desplazamientos profesionales.
- Apenas un 25% combina el uso profesional y personal, el mismo porcentaje que el año anterior.

DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL | DATOS POSVENTA

EL 65% DEL PARQUE CORPORATIVO SUPERA LOS 20.000 KM ANUALES Y SEIS DE CADA DIEZ ACUMULA MÁS DE 100.000 KM

Distribución del parque corporativo por media anual de kilómetros recorridos

Más de 50.000 km | 20.000 a 29.999 km | Menos de 9.000 km | 30.000 a 49.999 km | 9.000 a 19.999 km



Media 2023 | Media 2024

- El porcentaje de vehículos corporativos que realiza más de 20.000 km anuales alcanza el 57%, con un 8% que supera los 50.000.
- Los datos de 2024 apenas varían respecto a los registrados el año anterior.

Kilometraje acumulado medio de un vehículo corporativo

Más de 100.000 km | Menos de 50.000 km | 50.000 a 99.000 km



- El kilometraje medio acumulado (136.000 km) aumentó ligeramente respecto a 2023, con un incremento de 400 km.
- Ganan peso los vehículos con menos kilómetros acumulados, debido al aumento en 4 p.p. de aquellos con menos de 50.000 km. Pese a ello, los vehículos con más de 100.000 km acumulados suponen el 59%.

Distribución de kilómetros recorridos por antigüedad del vehículo

Más de 100.000 km | 50.000 a 99.000 km | Menos de 50.000 km



- Los vehículos de más de cuatro años de antigüedad superan los 150.000 km acumulados de media, superando los 224.000 km en los vehículos de más de 10 años.
- El porcentaje de vehículos que superan los 100.000 km acumulados supera el 70% en la franja de 4 a 9 años de antigüedad y alcanza el 93% en los vehículos de más de 10 años.

DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL | DATOS POSVENTA

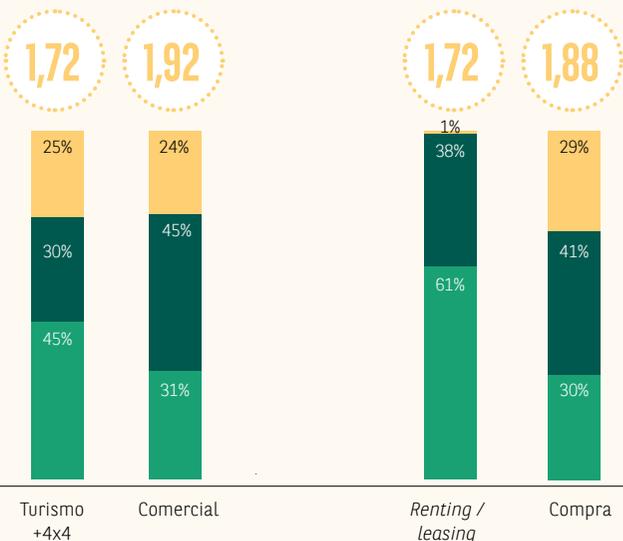
VISITAS AL TALLER: MÁS HABITUALES EN VEHÍCULOS COMERCIALES Y MODELOS COMPRADOS DIRECTAMENTE

Los vehículos corporativos acuden, de media, **poco menos de dos veces al año al taller**, con diferencias significativas en función de la categoría del vehículo, el modelo de financiación y la antigüedad del vehículo. En líneas generales, los vehículos que visitan más asiduamente el taller son los comerciales, **los procedentes de compra directa** y **los que tienen una antigüedad de 6 a 9 años**.

Entradas al taller por categoría, modelo de financiación y antigüedad

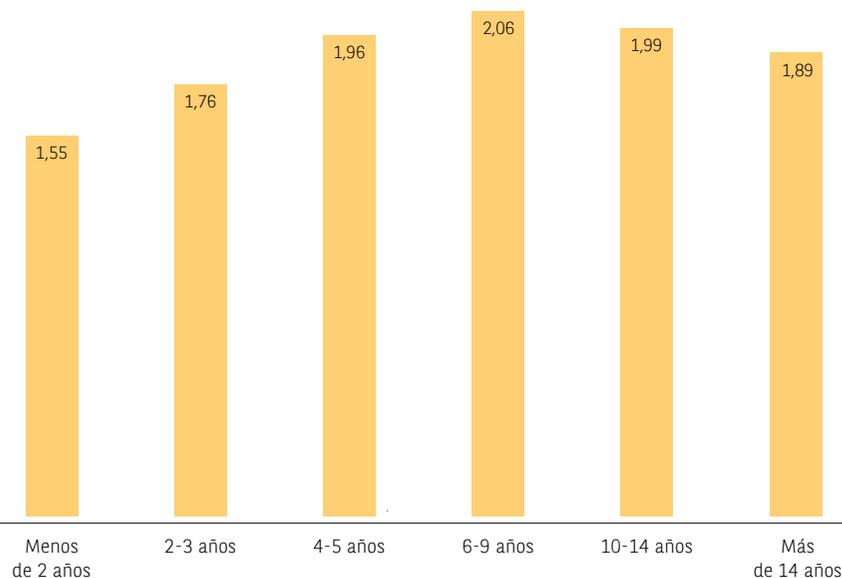
■ 10 años y más ■ 4 a 9 años ■ Menos de 4 años

Media de entradas



- Por categoría, los vehículos comerciales presentan una media superior de entradas a taller, aunque en los turismos y 4x4 destaca un mayor porcentaje de visitas en los modelos más nuevos.
- Por modelo de financiación, los modelos de *renting / 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)



- Los vehículos de 6 a 9 años son los que más visitas acumulan al taller con más de dos entradas al año, por encima de la media anual del parque.
- Con un número ligeramente inferior se sitúan tanto los vehículos de más de 10 años como los de 4-5 años, mientras que los vehículos de menos de dos años presentan una media cercana a las 1,5 entradas al año.



DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL | DATOS POSVENTA

MAYOR MANTENIMIENTO EN VEHÍCULOS COMERCIALES QUE EN TURISMOS

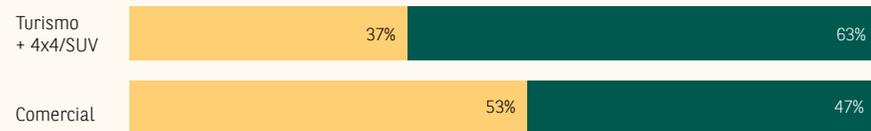
La mayoría de los vehículos corporativos acude al taller para algún tipo de mantenimiento; principalmente, cambio de neumáticos, revisiones y **cambio de aceites / filtros**. En **todos los tipos de reparaciones**, los vehículos comerciales visitan el taller con mayor asiduidad que los turismos.

Cambio de neumáticos



■ Sí ■ No

49% ha entrado al taller en el último año



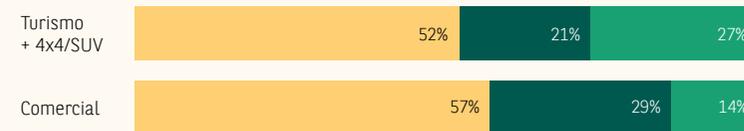
- El cambio de neumáticos en el último año es significativamente más habitual en vehículos comerciales que en turismos, 4x4 o SUV.

Cambio de aceite / filtros



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

82% ha entrado al taller en el último año



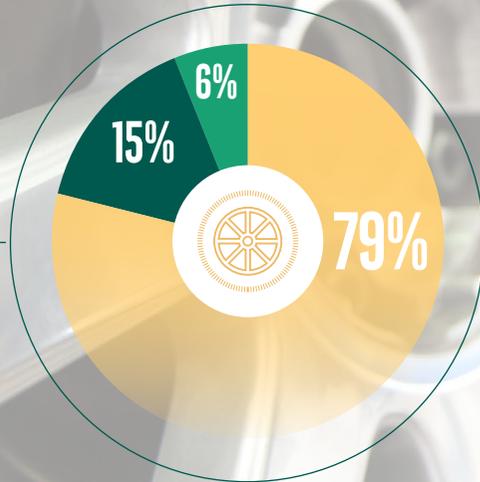
- La diferencia de entrada al taller por revisiones o cambio de aceite / filtros por categoría de vehículo es menos acusada que en el caso de los neumáticos, aunque sigue siendo más común en comerciales.

DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL | DATOS POSVENTA

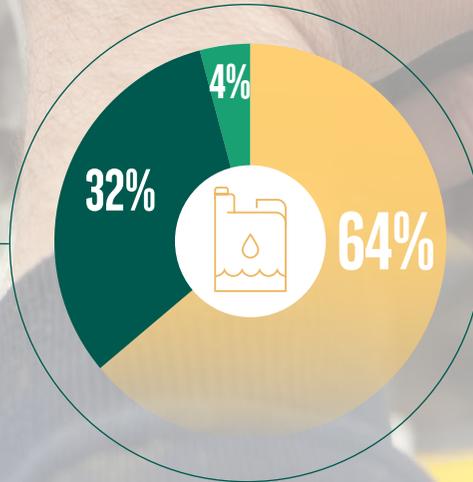
LOS TALLERES MULTIMARCA, FAVORITOS PARA TODO TIPO DE OPERACIONES

Los vehículos de *renting* acuden hasta tres veces más que los de compra directa a talleres de la red oficial. Por su parte, la visita a talleres multimarca aumenta con la antigüedad del vehículo.

Cambio de neumáticos



Cambio de aceite/filtros



EXPERIENCIA DE USUARIO DE VEHÍCULO ENCHUFABLE

La primera edición de la encuesta a propietarios de vehículos enchufables (BEV + PHEV) recogida en el *Arval Mobility Observatory* señala una elevada satisfacción con estos modelos, gracias principalmente al confort de conducción. Los vehículos enchufables se utilizan a diario en desplazamientos de *commuting* y otras acciones cotidianas. El espacio de carga más habitual es el garaje propio, con escaso uso de puntos públicos ●

EL AHORRO EN COMBUSTIBLE Y LA CONCIENCIACIÓN AMBIENTAL, PRINCIPALES RAZONES DE COMPRA DE UN VEHÍCULO ENCHUFABLE

El ahorro en combustible, la sensibilidad ecológica y la tecnología avanzada aparecen como las tres principales razones para comprar un enchufable, con diferencias mínimas entre ellas y sobre el resto de las razones principales. Destacan también el acceso a ZBEs o disfrutar de los incentivos gubernamentales.

Razones principales para adquirir un vehículo enchufable (BEV+PHEV)

Respuesta múltiple



Los datos del capítulo 03.02 se extraen de una encuesta elaborado por GIPA a propietarios de vehículos enchufables (BEV y PHEV) en España.

[VER METODOLOGÍA](#)

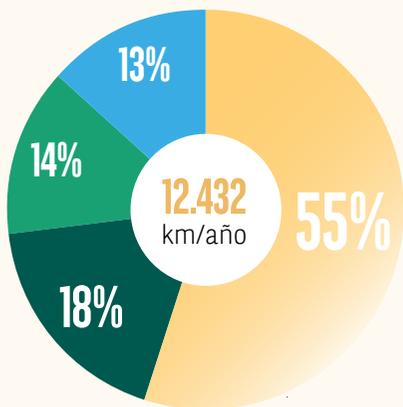
DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL | EXPERIENCIA DE USUARIO DE VEHÍCULO ENCHUFABLE

COMMUTING EN VIAJES URBANOS, PRINCIPAL MOTIVO DE USO DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (BEV)

Los vehículos eléctricos (BEV) recorren una **media de 12.500 km/año, apenas 100 km menos que la media total del parque**. Los indicadores recogen que se destinan a usos muy cotidianos: **un 80% de usuarios lo usa de forma diaria** con una media mayoritaria de dos desplazamientos al día, lo que confirma su uso habitual en *commuting* y otras actividades habituales.

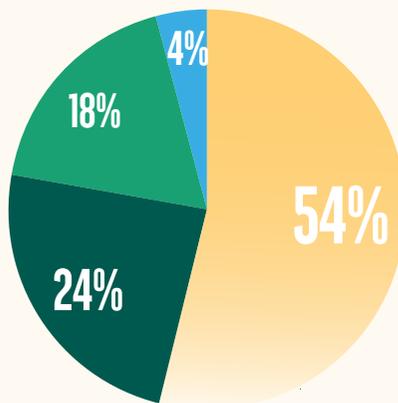
Kilómetros recorridos por vehículos BEV por tipo de vía (2024)

- Mayoritariamente urbanas
- Solo no urbanas
- Mayoritariamente no urbanas
- Solo urbanas

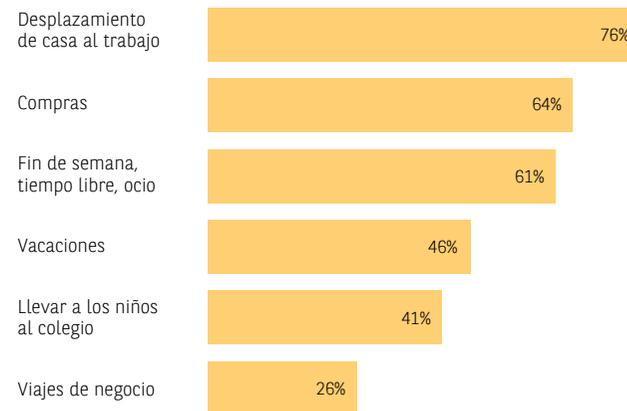


Frecuencia de uso de vehículos BEV

- >14 veces por semana (2 por día)
- 3-4 veces por semana
- >10 veces por semana
- Raramente



Principales motivos de uso de vehículos BEV



- Tres de cada cuatro usuarios utilizan su vehículo eléctrico para *commuting* (trabajo o estudios) u otros desplazamientos "cotidianos" (compras u ocio).
- Su uso decae para desplazamientos vacacionales y, muy significativamente, para desplazamientos de negocios.

43%

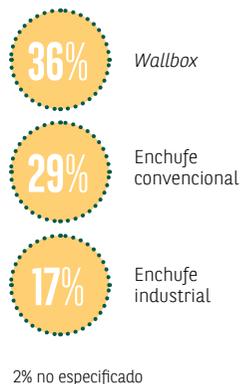
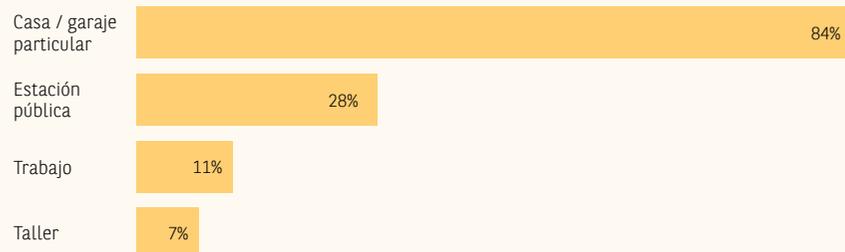
de usuarios de vehículo eléctrico (BEV) cambió de hábitos de movilidad tras la compra del vehículo

DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL | EXPERIENCIA DE USUARIO DE VEHÍCULO ENCHUFABLE

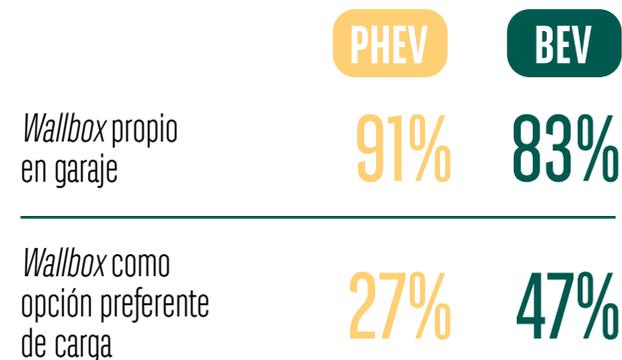
LA GRAN MAYORÍA DE USUARIOS CARGAN SU VEHÍCULO ENCHUFABLE EN CASA O EN EL GARAJE PARTICULAR, CON ESCASO USO DE PUNTOS PÚBLICOS

Los hábitos de carga de los usuarios de vehículos enchufables señalan que una gran mayoría (84%) optan por el domicilio o el garaje particular como espacio favorito de carga, **recurriendo tanto a wallbox como a enchufes convencionales y, en menor medida, enchufes industriales**. Los resultados muestran el escaso uso de los puntos públicos o de las infraestructuras en los centros de trabajo.

Puntos habituales de carga de un vehículo enchufable (BEV+PHEV)



Propiedad y uso de un wallbox de carga



- Pese a que una gran mayoría de usuarios de PHEV y BEV dispone de un wallbox en propiedad, su uso cotidiano es todavía limitado.
- Un 78% de propietarios de PHEV y un 69% de BEV señala que el wallbox se incluyó en la compra de su vehículo y apenas el 10% lo adquirió posteriormente.

Frecuencia de carga (BEV+PHEV)

■ Diariamente ■ Casi cada día ■ 2-3 veces / semana ■ Menos de 1 a la semana





PREGUNTAS FRECUENTES SOBRE LOS PUNTOS DE CARGA PRIVADOS

¿Qué debo hacer si vivo en una comunidad de vecinos?

Según la Ley 49/1960, de 21 de julio, de Propiedad Horizontal, la instalación de un punto de recarga para uso privado en el aparcamiento del edificio solo requiere la comunicación previa a la comunidad (siempre que se ubique en una plaza individual). Los costes de instalación y consumo serán asumidos íntegramente por las personas interesadas.

¿Puedo instalar un equipo de recarga en una plaza de aparcamiento alquilada?

Sí, siempre que se solicite autorización previa al propietario. Para evitar conflictos, se recomienda que el arrendador lo autorice por escrito.

¿Tengo que hacer un nuevo contrato de suministro eléctrico para el punto de recarga?

Si está conectado al suministro de la vivienda, no será necesario a priori un nuevo contrato. Por ejemplo, en el caso de que se instale en una vivienda unifamiliar con garaje integrado o en un garaje comunitario ubicado en el mismo edificio que la vivienda.

¿Puedo instalar un equipo de recarga en una plaza de aparcamiento ubicada en un edificio independiente de mi vivienda?

Es posible, pero debe contar con un punto de suministro y equipo de medida, lo que no es habitual. No obstante, debe estudiarse cada caso particular y comprobar que la distribuidora autoriza un nuevo punto de suministro.

En caso de utilizar mi suministro eléctrico actual para cargar el vehículo, ¿tendría que cambiar el contrato?

Depende de la potencia contratada, las características del vehículo y el momento en el que se realice la carga. Se aconseja la carga en horario nocturno, cuando el consumo de la vivienda es más bajo. Si se desea cargar durante el día, es posible que se requiera un aumento de potencia y se recomienda revisar el contrato actual.

¿La instalación del punto de carga es subvencionable por el Plan MOVES III?

En caso de compra directa, sí es susceptible de solicitar las ayudas por una cuantía de hasta el 70% de los gastos de instalación de la infraestructura (80% si reside en una localidad con menos de 5.000 habitantes). Comprobar bases y beneficiarios.

DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL | EXPERIENCIA DE USUARIO DE VEHÍCULO ENCHUFABLE

LA AUTONOMÍA DE LA CARGA NO ES UN PROBLEMA PARA LOS USUARIOS DE BEV

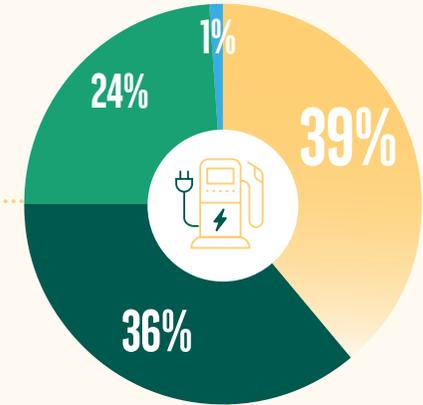
La mayoría de **los usuarios de vehículos BEV no sufren lo que se conoce como "range anxiety"**, la ansiedad por la distancia a recorrer antes de agotar la batería. Conscientes de las limitaciones de las baterías en desplazamientos largos, **dos de cada tres planean con antelación los posibles puntos de carga** y el porcentaje restante recurre a apps de navegación para localizar las estaciones más cercanas.

En desplazamientos de más de 250 km...

■ Adapta la ruta a la ubicación de estaciones ■ Recurre a apps de navegación ■ Contacta previamente con estaciones ■ Otros

48% recarga durante el viaje en desplazamientos de más de 250 km

66% de usuarios de BEV no experimenta ansiedad por autonomía



TOP 3

- Google Maps
- App del vehículo



OTRAS

- IBERDROLA
- Chargemap
- CEPSA
- REPSOL

DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL | EXPERIENCIA DE USUARIO DE VEHÍCULO ENCHUFABLE

MAPA ABIERTO DE PUNTOS DE RECARGA ELÉCTRICA

Con el objetivo de contribuir a la información pública sobre la movilidad eléctrica en España, la Dirección General de Tráfico (DGT) comparte datos abiertos actualizados de puntos de recarga, una herramienta esencial para conductores y empresas por igual.

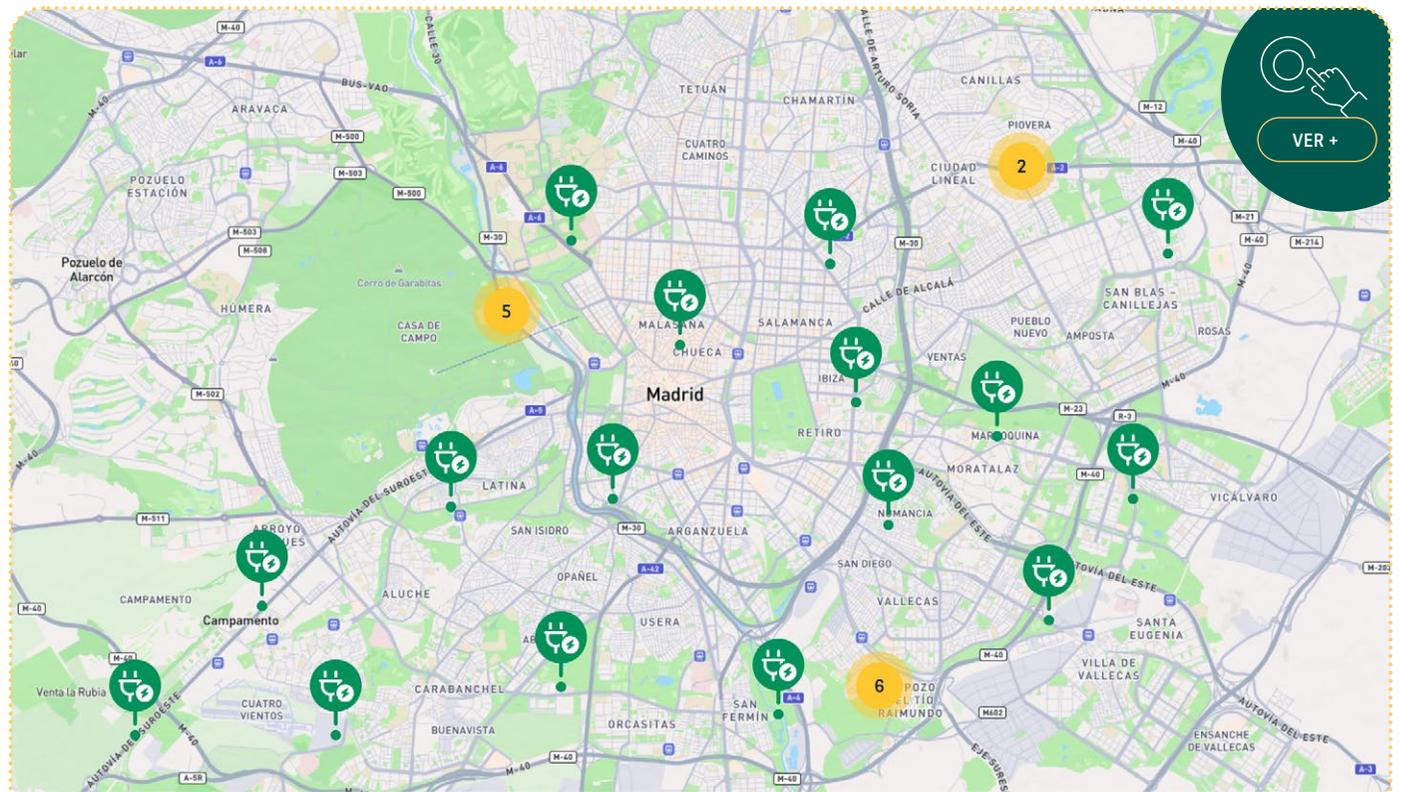
La base de esta iniciativa es la Orden TED/445/2023, que obliga a los operadores de puntos de recarga y proveedores de servicios de movilidad eléctrica a compartir datos esenciales con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, garantizando que la información esté centralizada y sea fácilmente accesible.

La integración de esta información en aplicaciones de movilidad corporativa puede mejorar significativamente la gestión de flotas, con diversos beneficios para las empresas:

- Optimización de rutas
- Reducción de tiempos de inactividad por recargas
- Mejora de la sostenibilidad de las operaciones

VENTAJAS DEL FORMATO DATEX II

Uno de los valores diferenciales de la iniciativa es el uso del formato DATEX II para la publicación de los datos. Este estándar europeo para el intercambio de información de tráfico garantiza que los datos sobre puntos de recarga puedan integrarse en aplicaciones de terceros, facilitando a los conductores el acceso a información actualizada y fiable.



Información incluida en el mapa

- Nombre del operador
- Localización con enlace a Google Maps
- Número de puntos de recarga
- Potencia máxima

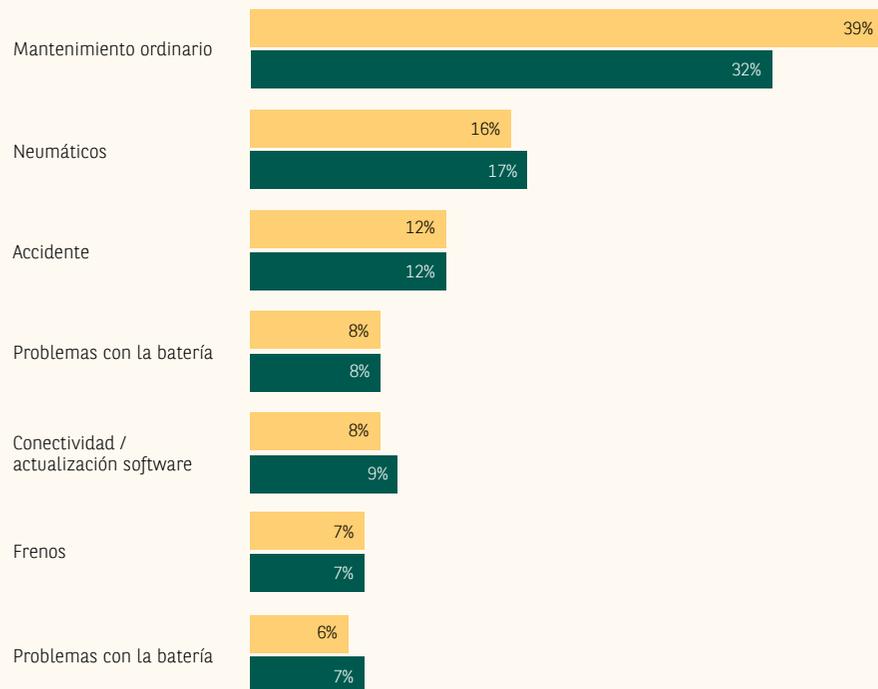
DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL | EXPERIENCIA DE USUARIO DE VEHÍCULO ENCHUFABLE

LOS VEHÍCULOS ENCHUFABLES REALIZAN DE MEDIA MENOS DE UNA ENTRADA A TALLER POR AÑO; EN PARTE POR LA POCA ANTIGÜEDAD DEL PARQUE. LA MAYORÍA DE LAS VISITAS RESPONDEN AL MANTENIMIENTO ORDINARIO DEL VEHÍCULO

Media de visitas al taller en los últimos 12 meses



Causas principales de visitas al taller

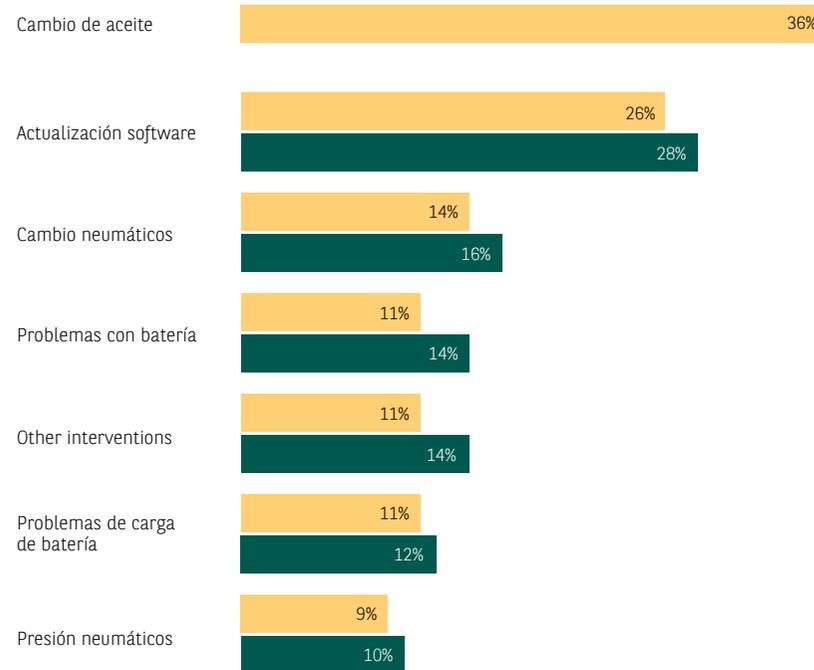


• BEV y PHEV acuden al taller por las mismas razones, con la única diferencia de más visitas por mantenimiento ordinario entre los PHEV.

Ya en el taller... Necesidad de actualizar software

Entre las nuevas necesidades que surgen en el taller (sin ser el motivo de la visita), BEV y PHEV coinciden principalmente en la actualización de software y el cambio de neumáticos. Sin embargo, la actuación mayoritaria en PHEV es el cambio de aceite (no aplica a los BEV).

■ PHEV ■ BEV



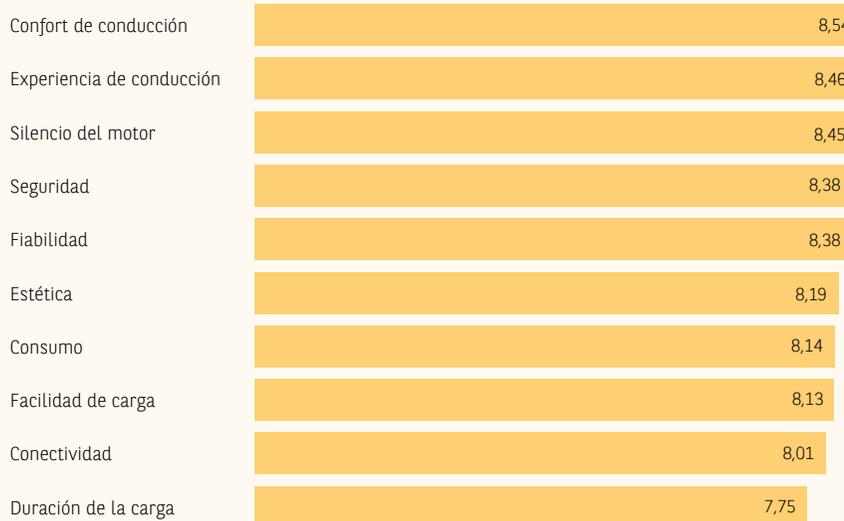
DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL | EXPERIENCIA DE USUARIO DE VEHÍCULO ENCHUFABLE

ELEVADA SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS DE VEHÍCULOS ENCHUFABLES (BEV+PHEV)

Los usuarios de BEV y PHEV valoran de forma muy positiva su experiencia con estos vehículos. **Los aspectos mejor valorados son los relacionados con la experiencia y confort de conducción**, con una mayor valoración de la fiabilidad y seguridad entre los usuarios de PHEV.

Valoración del uso de un vehículo enchufable

Media de BEV y PHV (puntuación de 0 a 10)



Top 3 usuarios PHEV

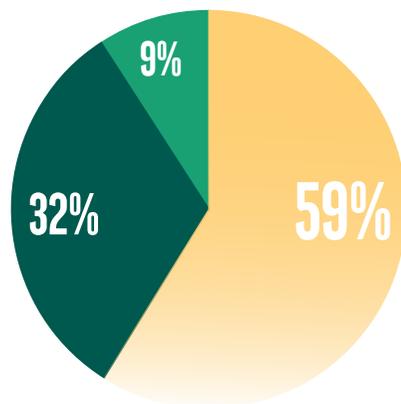
- Confort de conducción
- Fiabilidad
- Seguridad

Top 3 usuarios BEV

- Confort de conducción
- Silencio del motor
- Experiencia de conducción

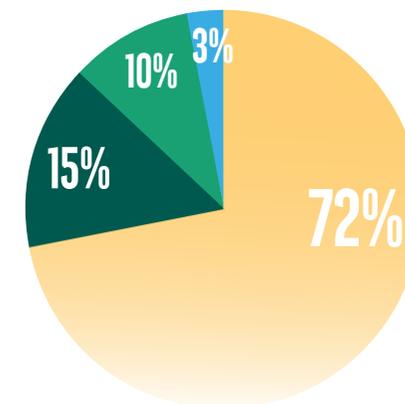
¿Contribuyen los vehículos enchufables (BEV+PHEV) a reducir las emisiones de gases contaminantes?

- Sí
- No lo suficiente
- No



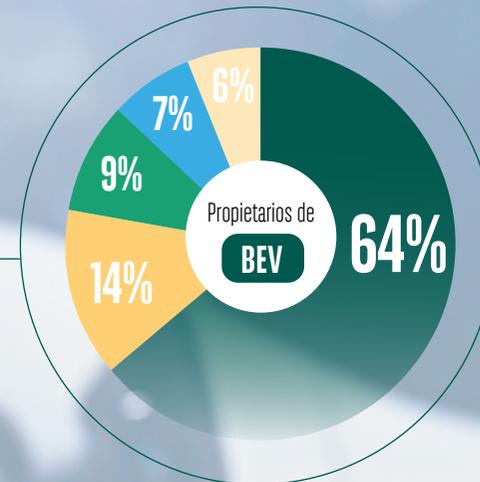
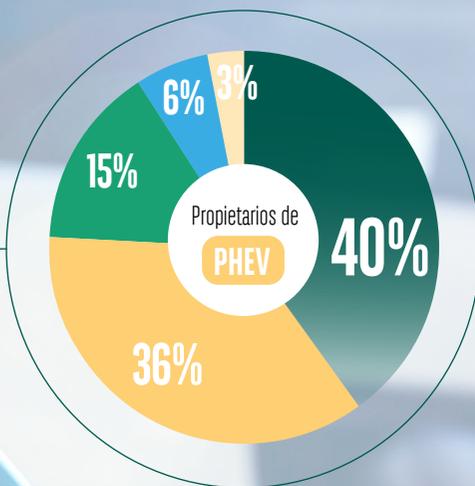
¿Cómo valora la experiencia de conducción de un enchufable (BEV o PHEV) con relación a un vehículo tradicional?

- Más suaves y silenciosos
- Experiencia similar
- Menos disfrutable
- No sabe



DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL | EXPERIENCIA DE USUARIO DE VEHÍCULO ENCHUFABLE

■ BEV ■ PHEV ■ Gasolina / Diésel ■ Híbrido ■ No sabe



USUARIOS FIELES A LOS VEHÍCULOS ENCHUFABLES
 UN 75% DE USUARIOS DE BEV Y PHEV SEGUIRÍA APOSTANDO POR ESTA TECNOLOGÍA EN SU NUEVO VEHÍCULO

Un 40% de usuarios de PHEV daría un paso más y apostaría por la movilidad 100% eléctrica en su próximo vehículo, mientras que apenas un 14% de usuarios de BEV cambiaría a PHEV.

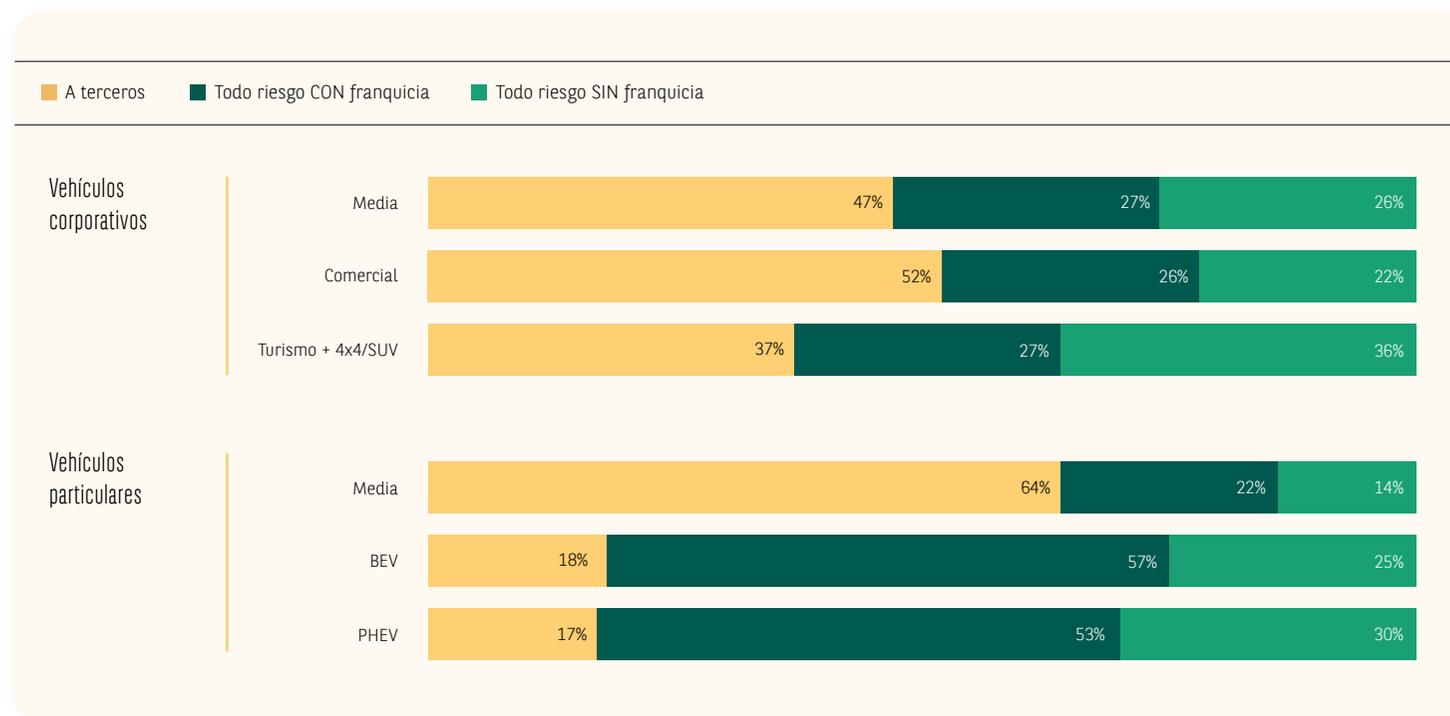
SEGURIDAD VIAL

Un 18% de usuarios de vehículos corporativos ha sufrido un accidente en el último año, un porcentaje muy similar a la media de propietarios de vehículo enchufable (BEV+PHEV) particular. La tasa de accidentalidad es mayor en comerciales corporativos y a partir de los cuatro años de antigüedad. La obligatoriedad de los sistemas ADAS en nuevos modelos de la UE a partir de julio de 2024 será fundamental para reducir la accidentalidad ●

LAS FLOTAS CORPORATIVAS TIENDEN A ASEGURAR A TODO RIESGO

Una media de un **53% de vehículos corporativos asegura a todo riesgo, frente al 36% de vehículos particulares.**

En los resultados del total del parque destaca la tendencia en vehículos enchufables (BEV+PHEV), en los que el porcentaje del todo riesgo supera el 80%.



Los datos del capítulo 03.03 se extraen de los estudios de GIPA a usuarios de coches de empresa (capítulo 03.01) y propietarios de vehículos enchufables (capítulo 03.02).

[VER METODOLOGÍA](#)

Reducción del todo riesgo en flotas con el paso de los años

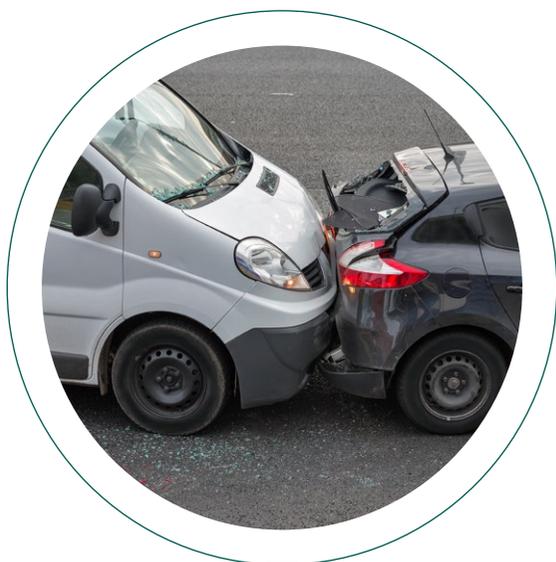
% todo riesgo en vehículos corporativos (media general)



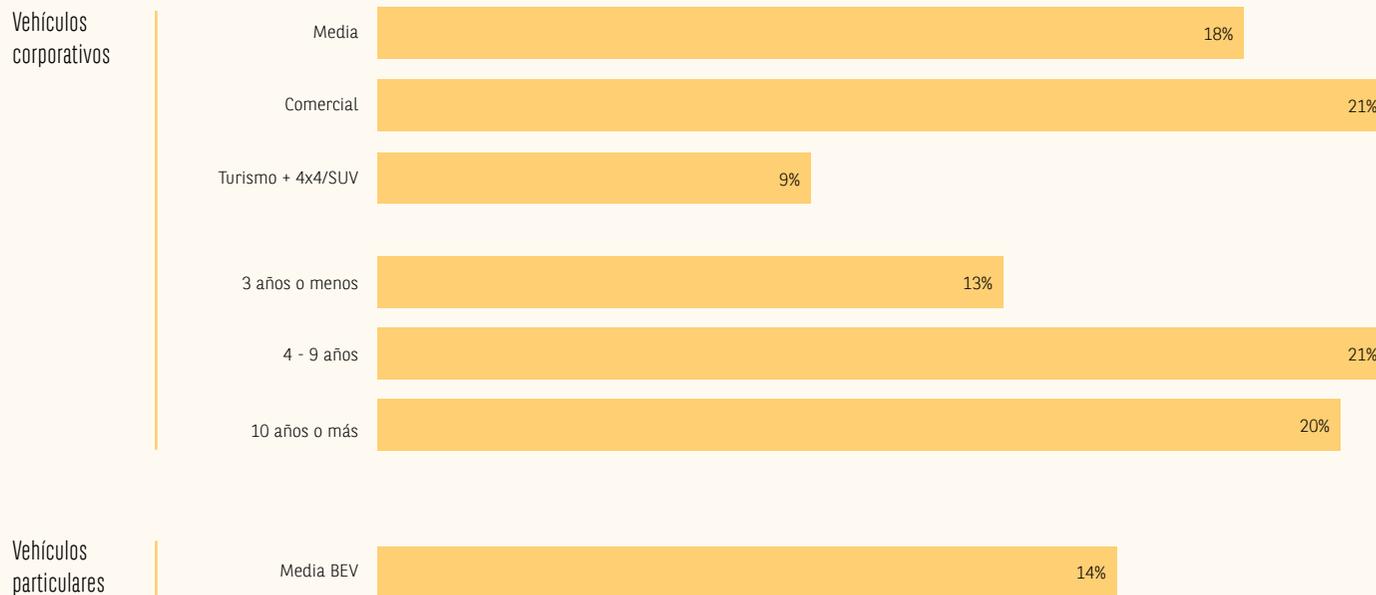
DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL | SEGURIDAD VIAL

CERCA DE UN 20% DE USUARIOS DE VEHÍCULO CORPORATIVO SUFRE UN ACCIDENTE AL AÑO

La tasa de accidentalidad anual de los usuarios de vehículos corporativos se sitúa en el 18%, 4 p.p. por encima de la tasa de accidentalidad de los usuarios particulares de vehículos eléctricos. **La accidentalidad es significativamente mayor en los vehículos corporativos comerciales y aumenta con los años.**



Media de accidentes por año



- La tasa de accidentalidad en turismos corporativos ha descendido ligeramente respecto al año anterior (-1,2 p.p.), pero ha aumentado en comerciales (+1,4 p.p.).
- Por edad se observa un incremento de la tasa a mayor antigüedad del vehículo. Respecto al año anterior, se observa un significativo incremento de la accidentalidad en los vehículos de tres o menos años (+6,1 p.p.) y una reducción entre los vehículos de diez o más años (-7,2 p.p.).

DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL | SEGURIDAD VIAL

ADAS, TECNOLOGÍA CLAVE PARA MITIGAR EL ERROR HUMANO Y LA ACCIDENTABILIDAD

Los **Sistemas Avanzados de Ayuda a la Conducción (ADAS)** juegan un papel crucial en la mejora de la seguridad vial, asistiendo al conductor para prevenir o actuar en situaciones críticas. El Reglamento de Seguridad 2019/2144 aprobado por el Parlamento Europeo obliga a que, **a partir del 7 de julio de 2024, todos los vehículos nuevos en la UE equipen ocho sistemas ADAS para su homologación y matriculación.**

ADAS obligatorios en la UE para vehículos nuevos desde el 7 de julio de 2024

**Asistente inteligente de velocidad (ISA)**

Ajusta automáticamente la velocidad del vehículo según los límites de velocidad detectados.

**Sistema de advertencia de abandono de carril (LWD)**

Controla la posición en el carril y avisa al conductor si detecta un abandono involuntario (sin intermitente).

**Sistema de advertencia de somnolencia y distracción (DDR)**

Avisa al conductor de situaciones en las que detecte una pérdida de concentración al volante.

**Detector de marcha atrás (REV)**

Advierte de la presencia de personas y objetos detrás del vehículo cuando se circula marcha atrás.

**Sistema de frenado de emergencia (AEB)**

Ayuda a detectar una frenada de emergencia del vehículo que circula por delante.

**Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque***

Permitirá incorporar sistemas que impidan arrancar si se detectan niveles de alcohol superiores a los permitidos.

**Señal de frenado de emergencia (ESS)**

Activa el sistema de frenado para desacelerar el vehículo en situaciones críticas para evitar o mitigar una colisión.

**Sistema EDR (Caja Negra)**

Registra datos críticos del vehículo y del comportamiento del conductor en caso de accidente.



¿Cuáles serán las claves de la seguridad vial en este nuevo paradigma de la movilidad?

“Más innovación a través de los Sistemas Avanzados de Ayuda a la Conducción (ADAS), mayor conexión y digitalización, mejor formación, más educación vial en los colegios y, sobre todo, más nivel de autonomía en los vehículos hasta alcanzar el nivel 5 (automatización completa). Los seres humanos son los causantes del 90% de los accidentes de tráfico”.

Gregorio Serrano es *senior advisor* de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada en EY Spain. Entre 2016 y 2018 fue director general de Tráfico.

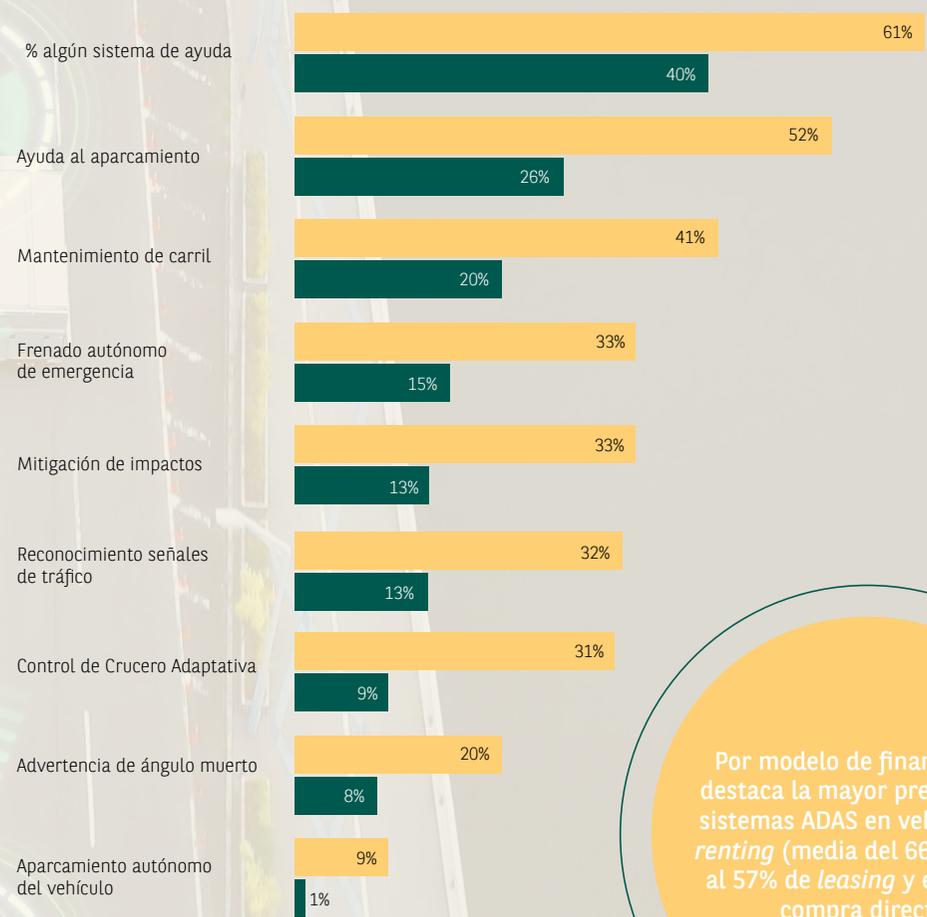
[VER ENTREVISTA COMPLETA](#)

* Según la nueva Ley de Tráfico, su incorporación está planificada para vehículos de categoría M2 y M3 enfocados al transporte de pasajeros.

UN 61% DE TURISMOS CORPORATIVOS Y UN 40% DE VEHÍCULOS COMERCIALES DISPONE DE ALGÚN SISTEMA ADAS. LA AYUDA AL APARCAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE CARRIL SON LOS SISTEMAS MÁS COMUNES

Disponibilidad de sistemas ADAS en vehículos corporativos

Turismos / 4x4 Comerciales



Por modelo de financiación, destaca la mayor presencia de sistemas ADAS en vehículos de renting (media del 66%), frente al 57% de leasing y el 37% de compra directa.



04

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS

- Metodología
- Tendencias
- Electrificación
- Sostenibilidad y nueva movilidad

¿MOVILIDAD? ¿QUÉ MOVILIDAD?

MANUEL BURDIEL

Director comercial en Arval España

Este título se inspira en un disco de uno de los mejores grupos pop de la historia musical, Supertramp. Su título era *Crisis? What crisis?* Se publicó en 1975, en plena crisis del petróleo. Quizá el primer momento de la historia reciente en que, aunque por motivos diferentes, se planteó el uso eficiente de los recursos para asegurar su sostenibilidad en el tiempo. A pesar de ello, muchos en esa época siguieron ignorando la crisis del petróleo y económica que estaba empezando su apogeo.

Y es curioso, porque en España se respira un cierto *déjà-vu* de aquel "Crisis ¿Qué crisis?". En román paladín, "esto no va conmigo". Todo ello, muy a pesar del cuadro legislativo que se avecina, con tres pilares: la Ley de Cambio Climático, la de Movilidad Sostenible y la directiva CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive).

Veamos: carecemos de una red suficiente de infraestructura de carga eléctrica que habilite la ambición de renovación del parque, nos faltan políticas consensuadas entre administraciones y tampoco existe un plan de comunicación institucional que impulse la electrificación. Y tantas otras cosas a medio hacer. Todo ello se ve reflejado en el *Barómetro de Flotas Corporativas* de Arval: el 45% de las empresas considera que el principal freno a la electrificación es la escasez de puntos de recarga.

Mientras tanto, el tiempo y los acontecimientos nos pasan por encima. Sería una pena desaprovechar las oportunidades que se nos avecinan. El *Barómetro* también anticipa que el 91% de las empresas aumentará el tamaño de sus flotas en los próximos tres años, pero tan solo cuatro de cada diez empresas prevén desarrollar incentivos de movilidad. O que el 39% de las empresas dispone de flota conectada, aunque únicamente un 13% utiliza los datos recopilados, cuando será clave desde 2024 (CSRD).

También hay luces, ya que el desarrollo de planes de movilidad a un año vista es una prioridad para un 90% de compañías. Asimismo, la implementación de una estrategia específica para controlar las emisiones de CO₂ asciende del 18% al 26% en un año. Aunque insuficiente, es positivo. Otra buena noticia es que el *renting* (con un 51%) se consolida como el método de financiación principal, lo que asegura una renovación eficiente y regular del parque.

Toda esta información clave está en el *Barómetro*. Así que solo me resta hacer una reflexión: es obvio que es imprescindible acelerar, en todos los sentidos y en todas las direcciones hacia la movilidad limpia, segura y accesible. Y todos, sin excepción, somos protagonistas. "Esto sí va conmigo" •

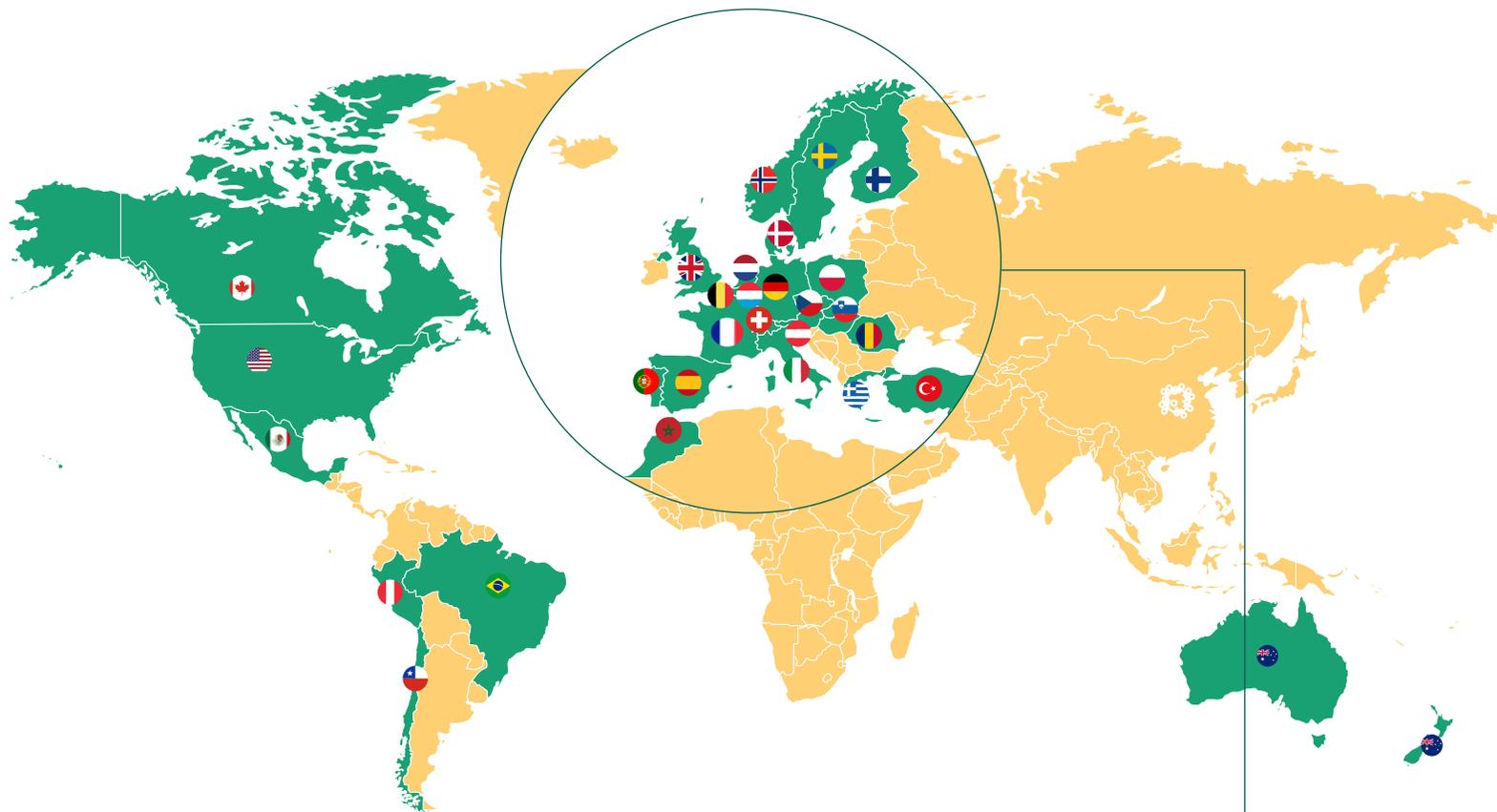


#Es obvio que es imprescindible acelerar, en todos los sentidos y en todas las direcciones hacia la movilidad limpia, segura y accesible. Y todos, sin excepción, somos protagonistas.

METODOLOGÍA

El barómetro analiza la situación y tendencias de evolución de las flotas corporativas en 30 países del mundo, a partir de la realización de más de 8.500 entrevistas a profesionales decisores en la gestión de flotas de compañías de cualquier dimensión ●

[VER METODOLOGÍA](#)



30
países

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

*Encuestas realizadas telefónicamente del 11/09 al 23/10 de 2023.

Perfil de compañías



Más de 10 empleados



10 - 99 empleados



100 - 499 empleados



500 o más empleados

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

TENDENCIAS

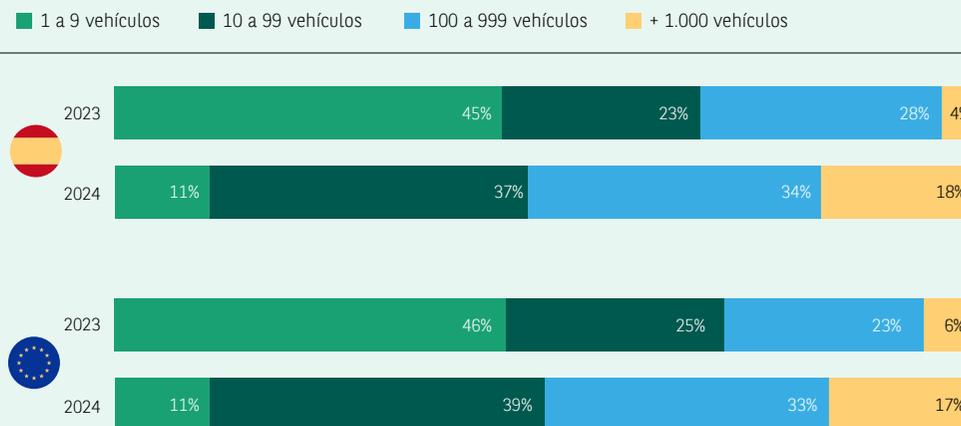
La principal conclusión del barómetro en cuanto al perfil de las flotas es que las empresas prevén que el número de vehículos aumente en los próximos años, de la mano de las previsiones de mejora económica. Este incremento puede integrar tendencias en auge, como el creciente uso de vehículos de segunda mano para determinadas funciones o la implantación de tecnologías de combustibles alternativos para atender a las nuevas exigencias normativas ●

IMPORTANTE AUMENTO DEL NÚMERO DE VEHÍCULOS EN LAS FLOTAS

Los datos del barómetro muestran una **significativa evolución en la composición general de las flotas** respecto a la edición anterior, con un **notable incremento del porcentaje de compañías con flotas más extensas**.

Tamaño de la flota turismos + LCV

Base: empresas con vehículos corporativos



- El porcentaje de compañías con flotas de menos de 10 vehículos se reduce en solo un año de un 45% a apenas un 11% en 2024. En cambio, se observa un importante incremento del porcentaje de empresas con flotas de más de 1.000 unidades, que crece de alrededor de un 5% a cerca del 17%, sin apenas diferencias entre los datos de España y la media europea.
- Este incremento responde principalmente a la mejora de la situación económica y el desarrollo del negocio de las compañías; principalmente, de actividades que requieren disponer de flotas corporativas.



BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | TENDENCIAS

EL INCREMENTO DEL TAMAÑO DE LAS FLOTAS SE CONCENTRA PRINCIPALMENTE EN LOS VEHÍCULOS LCV

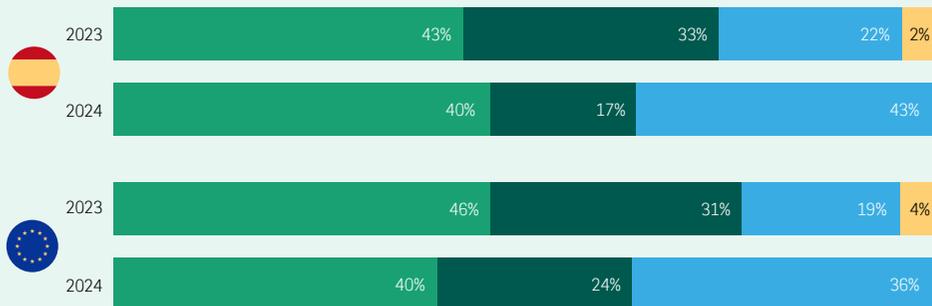
Aunque el tamaño medio de las flotas presenta una tendencia ascendente en el segmento de turismos, el principal incremento se observa en las flotas de LCV, con una **importante caída del porcentaje de empresas con menos de 10 vehículos y un aumento especialmente significativo de las flotas medianas (100 a 1.000 vehículos)**, tanto en España como en la media europea.

Tamaño de la flota turismos

Base: empresas con vehículos corporativos

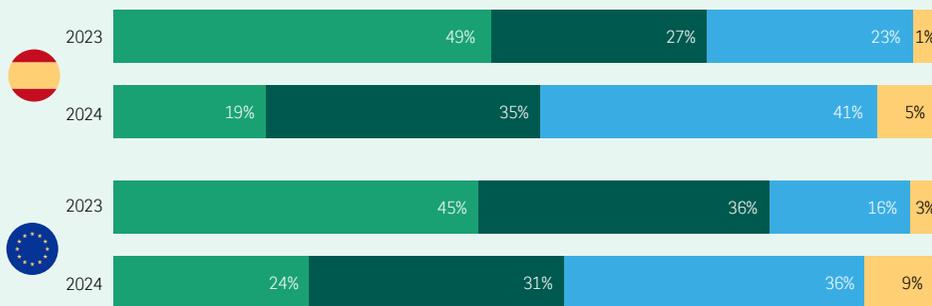


■ 1 a 9 vehículos ■ 10 a 99 vehículos ■ 100 a 999 vehículos ■ + 1.000 vehículos

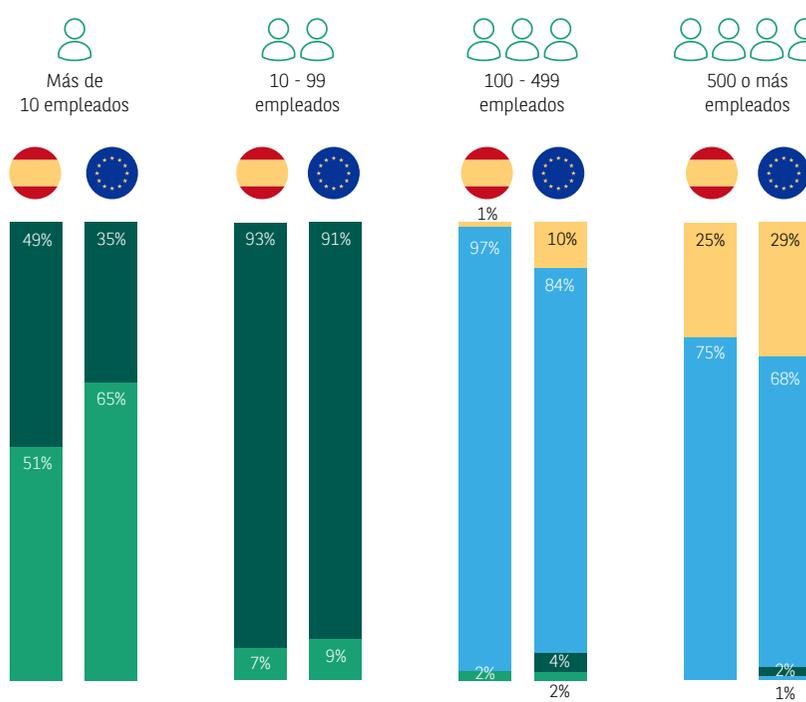


Tamaño de la flota LCV

Base: empresas con vehículos corporativos



Tamaño de la flota LCV por dimensión de las compañías (2024)



- El análisis del tamaño de las flotas por dimensión de las compañías muestra que las pymes españolas de menos de 10 empleados cuentan con flotas más extensas que sus equivalentes europeas.
- Por el contrario, las grandes empresas europeas tienden a contar con flotas más extensas que las grandes empresas españolas (especialmente, en el segmento de compañías de 100 a 499 empleados).

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | TENDENCIAS

MAYOR ROTACIÓN DE LAS FLOTAS EN ESPAÑA QUE EN LA MEDIA EUROPEA

TIEMPO MEDIO DE POSESIÓN DE LOS VEHÍCULOS EN LAS FLOTAS BASE: EMPRESAS CON VEHÍCULOS CORPORATIVOS (MEDIA)



4,9



5,5

4,8

5,3

5,1

5,7

La duración de las flotas de turismos y LCV en España es medio año inferior a la media europea. La mayor rotación de flotas en España se relaciona con las políticas actuales de movilidad y eficiencia energética.

Las empresas de más de 500 empleados tienden a extender más el tiempo de uso de los vehículos LCV, aunque con diferencias mínimas.

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | TENDENCIAS

EL RENTING SE CONSOLIDA COMO MÉTODO DE FINANCIACIÓN PRINCIPAL DE LAS FLOTAS

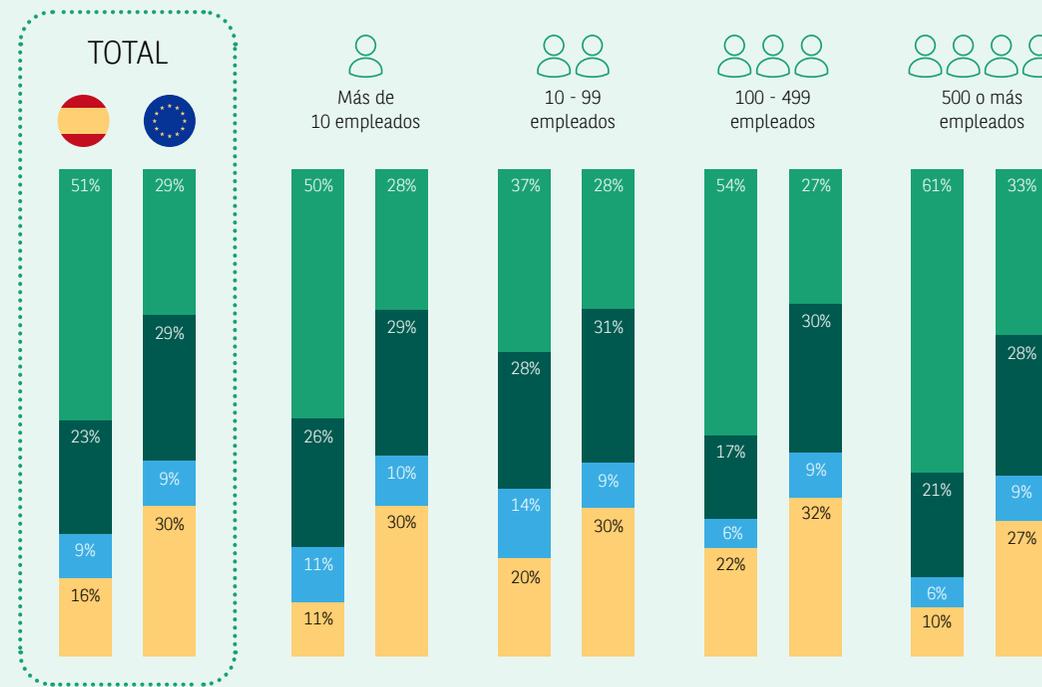
La mitad de las empresas españolas (51%) opta por el *renting* como método principal de financiación de las flotas, con un dato muy similar al registrado en la edición anterior (54%) y duplicando el porcentaje del *leasing*, segunda opción con un 23%. La compra directa se sitúa en un 16%. **Estos resultados difieren significativamente de la media europea**, en la que las tres opciones alcanzan un mismo porcentaje del 29-30%.

Método de financiación principal de las flotas

Base: empresas con vehículos corporativos



■ Renting ■ Leasing ■ Crédito ■ Compra directa



Se han omitido las respuestas "Otros" y "No saben"

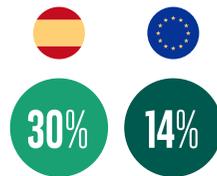
• El mayor porcentaje de *renting* se observa en las compañías con más empleados, que registran a cambio el menor porcentaje de compra directa. En las empresas con menos empleados destaca el importante incremento del *leasing* respecto a los datos del año anterior (13 p.p. por encima), en detrimento del *renting* (11 p.p. menos).

Segmentación de método de financiación principal por tipo de vehículo en Anexos.

VER +

Las compañías seguirán apostando por el *renting* a corto plazo

Sí, por supuesto



Probablemente



• El liderazgo del *renting* en España podría reforzarse en los próximos tres años, ya que la mitad de las empresas tienen intención de introducir o incrementar el uso de este método de financiación.
• Esta intención es prácticamente idéntica en empresas de todas las dimensiones.

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | TENDENCIAS

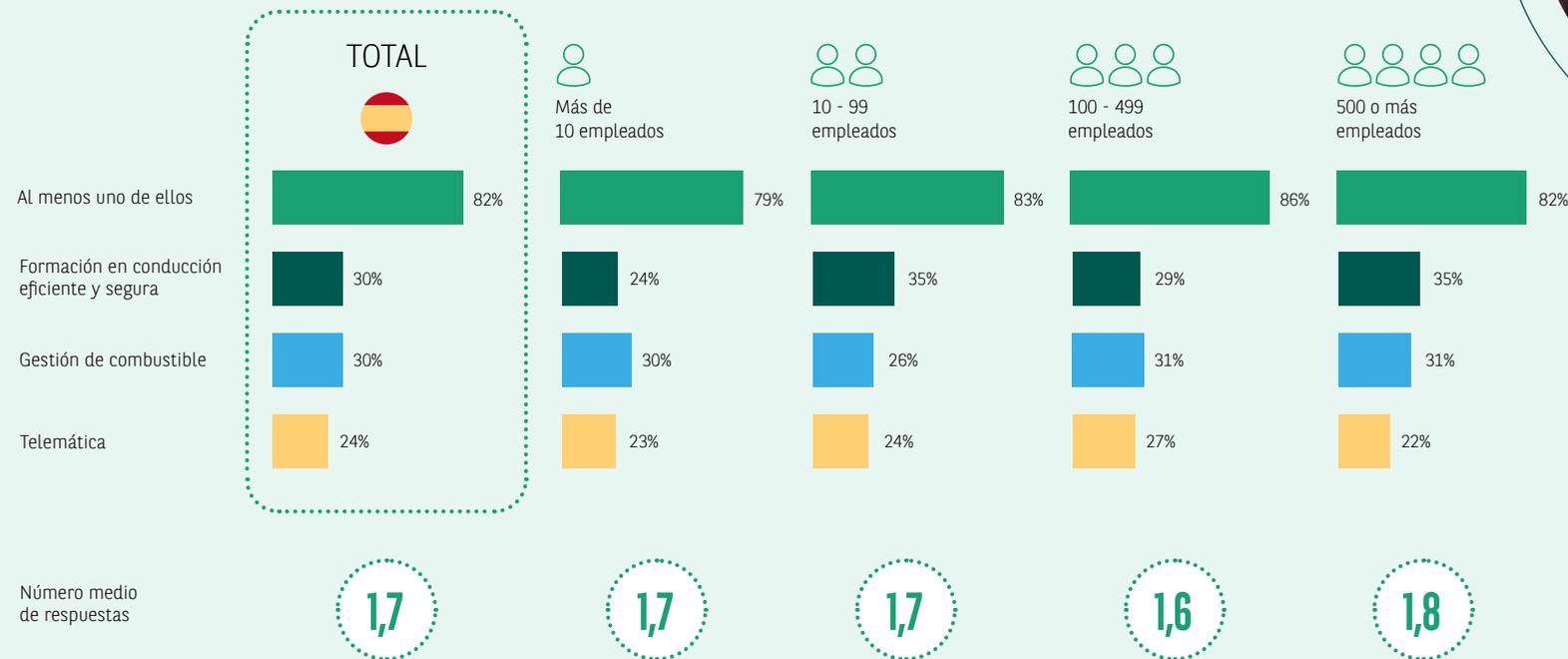
RECUPERACIÓN DEL INTERÉS DE LOS GESTORES DE FLOTAS POR SERVICIOS ADICIONALES

Consultados sobre su interés en servicios adicionales vinculados a la gestión de flotas, **las empresas muestran en líneas generales mayor disposición a contratar estos servicios que en el año anterior**. Más de un 80% de empresas muestra interés por alguno de estos servicios, frente al 77% de 2023. **Los más demandados serían los vinculados a la formación en conducción eficiente y segura, y herramientas de control del coste de combustible.**



Interés por servicios adicionales en la gestión de flotas

Base: empresas con vehículos corporativos



- El interés por los tres primeros servicios es mayor que el registrado el año anterior, en el que también ocupaban los tres primeros puestos. Destaca especialmente el incremento de 9 p.p. de las herramientas de control y gestión del combustible, que asciende a 16 p.p. en el caso de las empresas con menos de 10 empleados.
- También cabe citar el incremento general del número de servicios citados: 1,7 servicios por empresa frente al 1,4 del año anterior.

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | TENDENCIAS

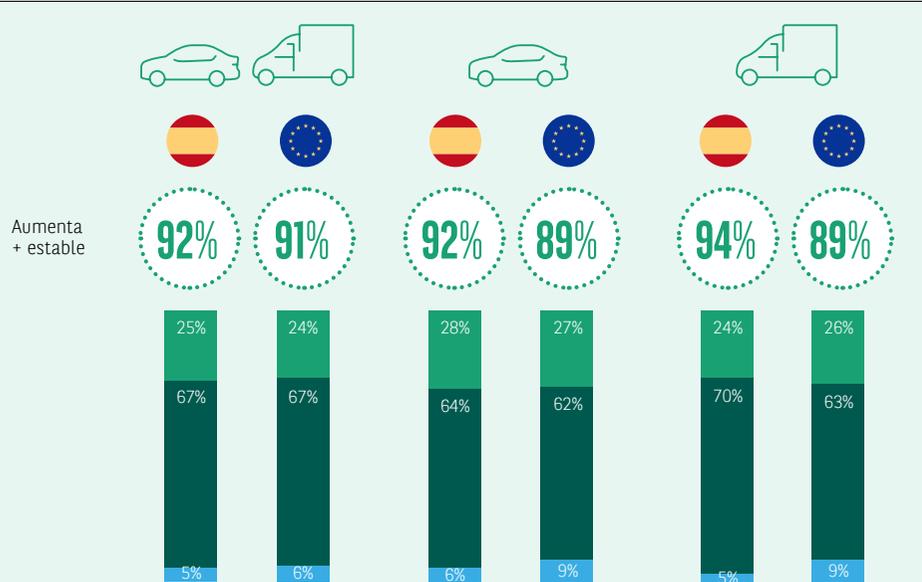
LAS FLOTAS SE MANTENDRÁN O CONTINUARÁN CRECIENDO EN LOS PRÓXIMOS TRES AÑOS

Alrededor del 90% de las empresas españolas consideran que sus flotas corporativas, tanto de turismos como de LCV, se mantendrán estables o crecerán en los próximos tres años. Entre ellas, **un 25% considera que sus flotas se incrementarán, mientras que apenas un 5% augura un descenso.**

Evolución de la flota en los próximos tres años

Base: empresas con vehículos corporativos

■ Aumenta ■ Se mantiene estable ■ Decece



Se han omitido las respuestas "No saben"

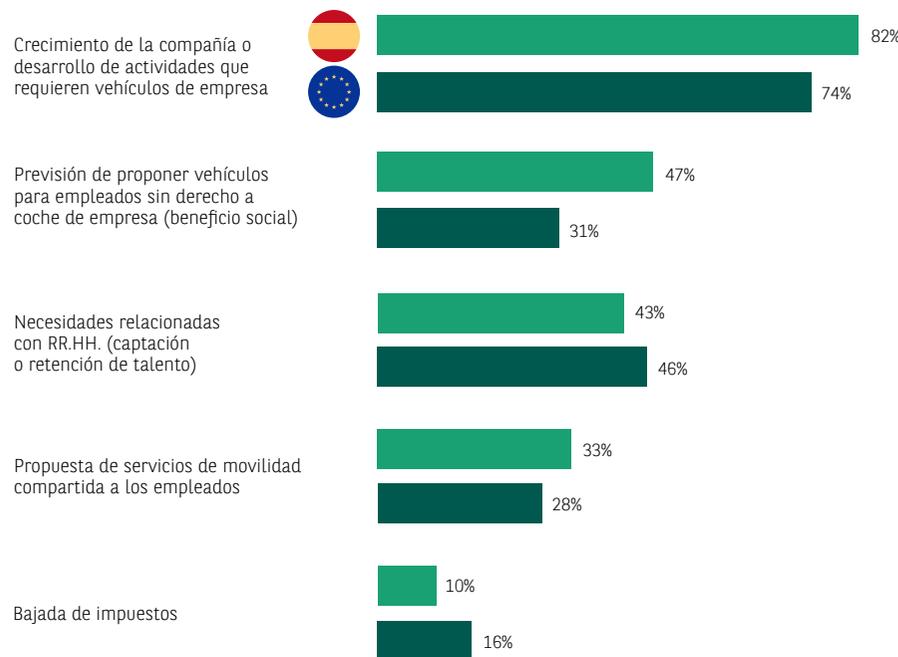
- El análisis por dimensión de las compañías presenta resultados muy similares a los globales, con porcentajes de previsión de aumento o estabilidad de las flotas siempre cercanos al 90%.
- Los datos de España también se sitúan en la misma línea que la media europea.

Segmentación por perfil de empresas y países en Anexos

[VER +](#)

La mejora de las previsiones de negocio de las empresas, principal driver para el incremento de las flotas corporativas

Base: empresas con expectativas de crecimiento de flota



- Las compañías asocian mayoritariamente el incremento de sus flotas a la buena marcha del negocio y el desarrollo potencial de actividades que requieran vehículos de empresa.
- Respecto a los datos de 2023 destaca el importante incremento de empresas que se plantean recurrir a vehículos de empresa para ofrecer un beneficio añadido a sus empleados (en España, de un 32% en 2023 a un 47% en 2024).

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | TENDENCIAS

AUGE DE LA SEGUNDA MANO: LAS EMPRESAS APUESTAN POR LA CIRCULARIDAD EN SUS FLOTAS

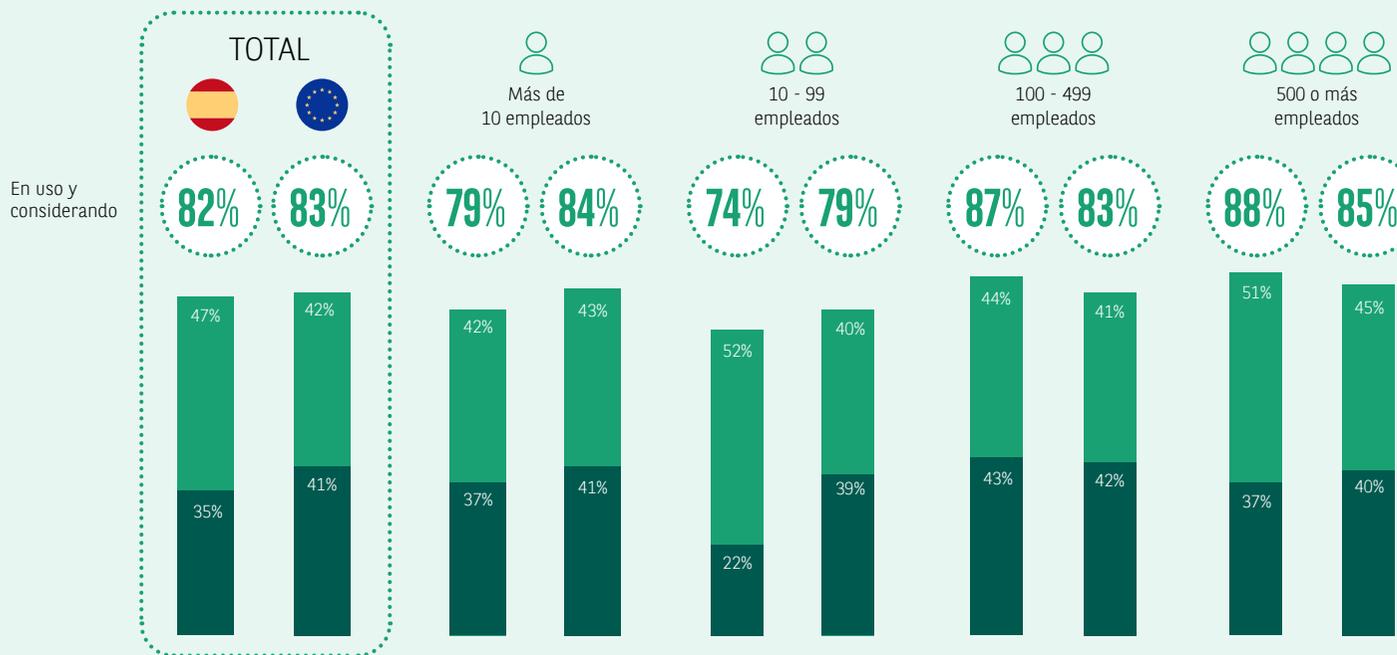
De forma análoga al mercado general de compra-venta de vehículos, **el uso de vehículos usados también es una tendencia creciente en el sector de las flotas corporativas**, con más de un 80% de compañías que ya cuentan o están considerando contar con vehículos de segunda mano; **principalmente, para su uso como vehículo compartido.**

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

Base: empresas con vehículos corporativos



■ Considerándolo para los próximos tres años ■ Ya en uso



- Los resultados apuntan a un importante incremento de la segunda mano en las flotas en los próximos tres años: se espera que el número de empresas que empleen vehículos usados sea más del doble de las empresas que los usan en la actualidad.
- Con datos similares entre España y la media europea, la intención de uso de vehículos de segunda mano es transversal a todas las compañías, con independencia de su dimensión. En España, destaca un porcentaje superior en las empresas con mayor número de trabajadores.

Implantación diversa en Europa

En los resultados por países europeos no se identifica una tendencia clara por regiones, como sí sucede en otros puntos del barómetro. Los países con mayor consideración de uso de la segunda mano son Dinamarca (93%) y Finlandia (92%), pero el resto de los países nórdicos se sitúan en la franja baja: Suecia (78%) y Noruega (76%).

En los países del entorno español destaca el mayor porcentaje de Portugal (88%) y el escaso uso actual en Francia (24%, el menor de toda Europa, aunque la intención en los próximos tres años asciende al 83%).

Ver tabla completa en Anexos

VER +

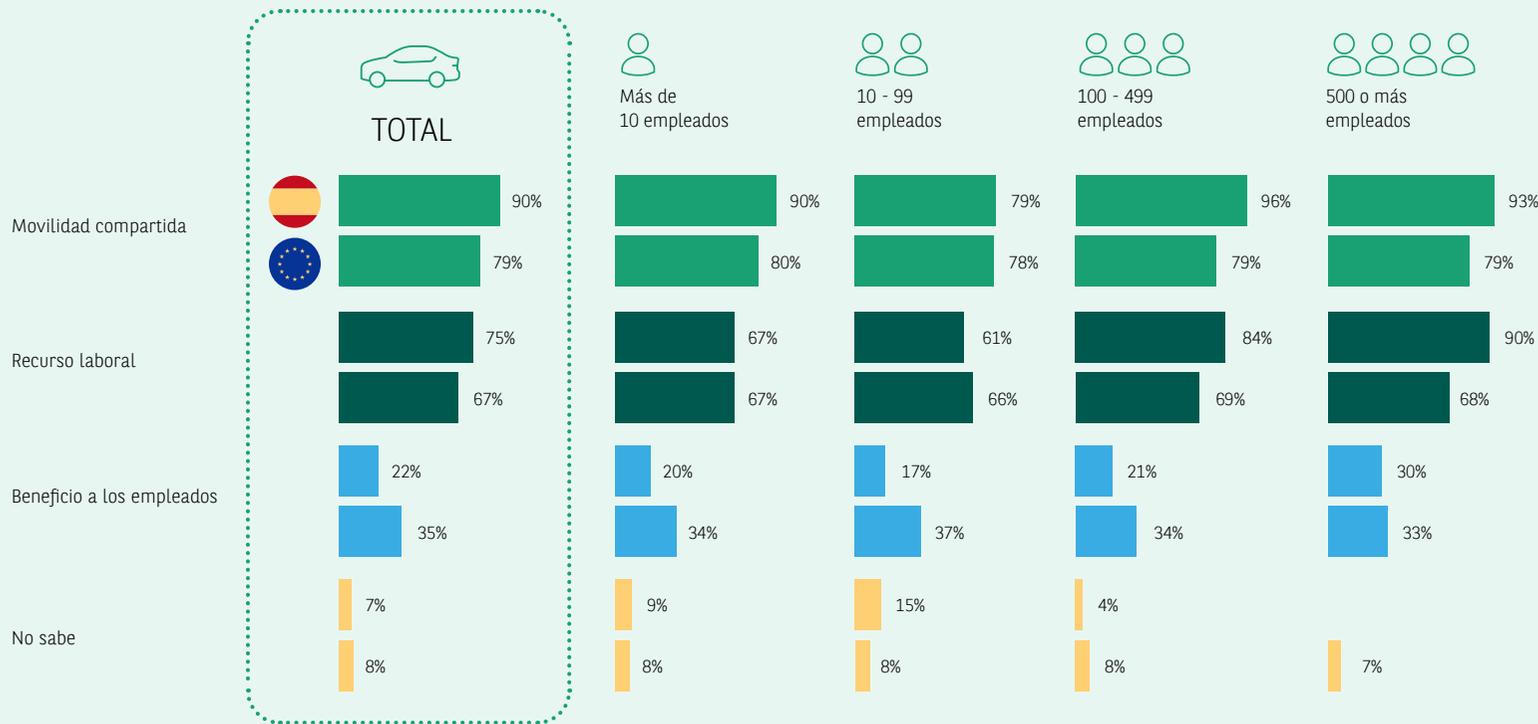
EL BARÓMETRO INCORPORA POR PRIMERA VEZ EL ANÁLISIS DEL USO Y LA INTENCIÓN DE USO DE VEHÍCULOS DE SEGUNDA MANO EN LAS FLOTAS CORPORATIVAS, UNA DE LAS PRINCIPALES TENDENCIAS DEL SECTOR A CORTO Y MEDIO PLAZO.

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | TENDENCIAS

AUGE DE LA SEGUNDA MANO: LAS EMPRESAS APUESTAN POR LA CIRCULARIDAD EN SUS FLOTAS (CONT.)

La movilidad compartida, principal destino de los turismos usados en las flotas corporativas

Un 90% de empresas españolas utilizan o tienen previsto utilizar turismos de segunda mano en servicios de movilidad compartida, un porcentaje significativamente superior a la media europea (79%). El segundo uso más común es como recurso laboral (75% en España y 67% en Europa).



- Por dimensión de empresas, destaca que las compañías españolas con más empleados tienden a apostar más por los vehículos de segunda mano como recurso laboral que el resto. Los porcentajes de uso como movilidad compartida son más similares.
- En la comparativa territorial destaca la diferencia entre el uso de la segunda mano para ofrecer beneficios a sus empleados, más común en Europa que en España (con la excepción de las compañías de mayor dimensión).



Mayor peso de la segunda mano en turismos que en LCV

En uso actualmente



Considerándolo en tres años



- Siguiendo la tendencia actual, las empresas plantean a corto plazo un mayor uso de vehículos usados en sus flotas de turismos que en las de LCV.
- Sin embargo, el ritmo de crecimiento de LCV usados puede igualarse al de turismos en los próximos tres años.

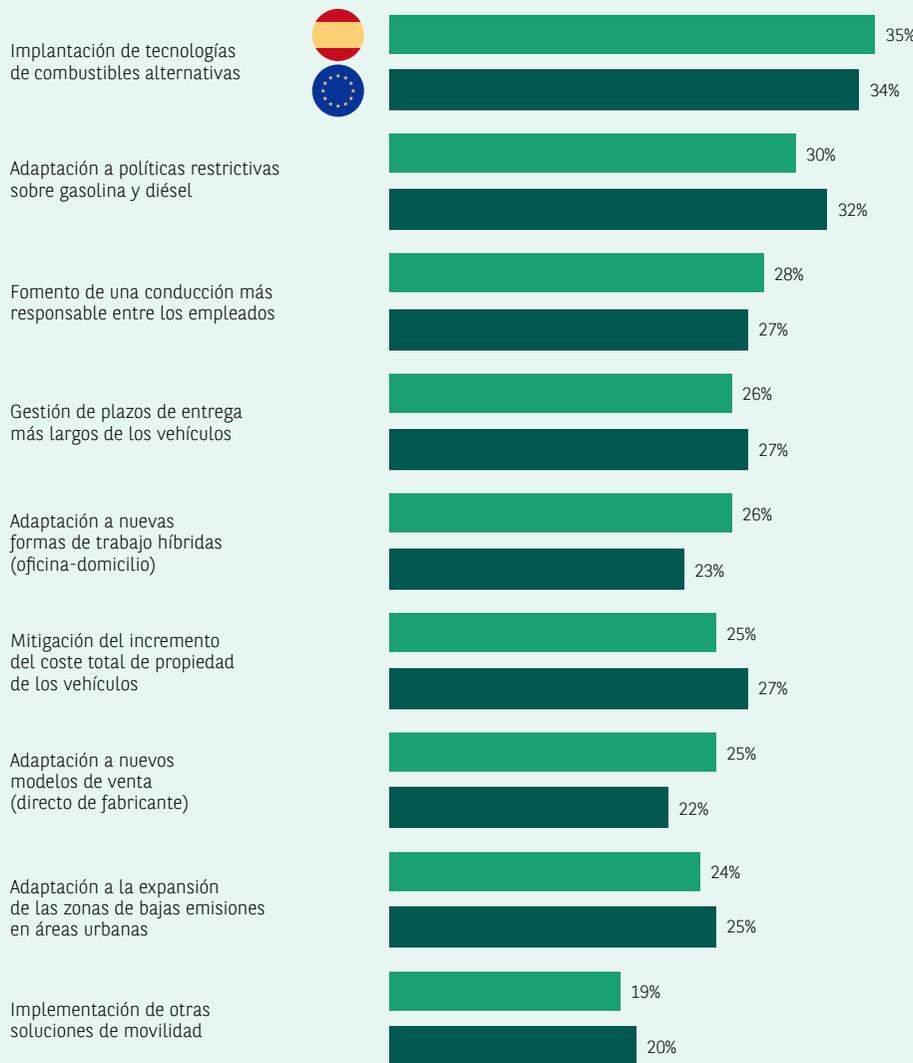
BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | TENDENCIAS

LA APUESTA POR UNA MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE Y RESPONSABLE, PRINCIPAL RETO EN LA GESTIÓN DE FLOTAS

Los principales retos que tendrán que afrontar las compañías en la gestión de sus flotas corporativas serán **la implantación de combustibles alternativos, la adaptación a las nuevas normativas que penalizan el uso de modelos de gasolina o diésel y el fomento de una conducción más responsable entre los empleados.** Aunque la adaptación a las nuevas formas de trabajo sigue apareciendo como uno de los retos principales, su impacto ha sido menor de lo esperado inicialmente.

Principales retos de las flotas en los próximos tres años

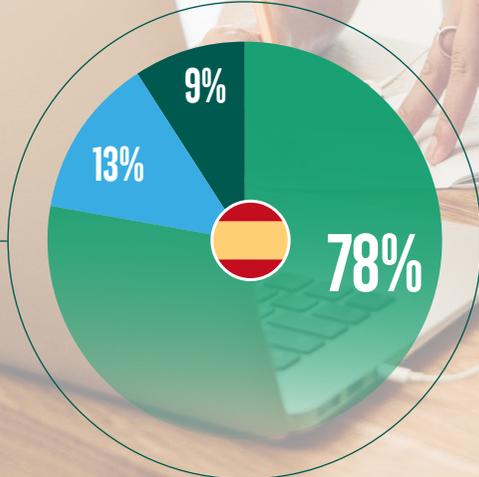
Base: empresas con vehículos corporativos



BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | TENDENCIAS

IMPACTO MODERADO DEL TELETRABAJO:
SOLO UN 22% DE EMPRESAS ESPAÑOLAS HA APLICADO O PREVÉ APLICAR ALGÚN CAMBIO

Las políticas corporativas no se han visto tan afectadas por el desarrollo del teletrabajo como se preveía, aunque el porcentaje de empresas que han aplicado o prevén aplicar algún cambio por este motivo es superior en España (22%) que en Europa (15%).



Los principales cambios aplicados o previstos son:

- Nueva política de vehículos de empresa en términos de kilometraje o tipología de modelos.
- Desarrollo de soluciones alternativas de movilidad (bicicletas, *scooters*, etc.) o de paquetes de movilidad.
- Introducción de *car sharing* entre los empleados.

■ No lo han considerado ■ Prevén aplicar ■ Han aplicado

ELECTRIFICACIÓN

La intención de las compañías de apostar por energías alternativas no terminará de concretarse a corto plazo según el análisis realizado por el barómetro. El potencial de crecimiento es significativamente mayor en las flotas de turismos que de LCV, gracias en parte a la mayor variedad de opciones. La extensión de soluciones 100% eléctricas se ve todavía limitada por la ausencia de infraestructuras de recarga, aunque se observan diferencias entre España y la media europea ●

REFUERZO DEL COMPROMISO SOSTENIBLE EN FLOTAS DE TURISMOS

Tres de cuatro empresas españolas ya cuentan con flotas de turismos propulsados por nuevas energías o tecnologías y un 12% adicional considera implementarlas en un plazo de tres años. Estos resultados sitúan a España significativamente por encima de la media europea y refuerzan un compromiso ya demostrado en la anterior edición del barómetro.

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

■ Considerándolo para los próximos tres años

■ Ya en uso



• El detalle por dimensión de las empresas muestra resultados muy similares en todos los grupos, con la única excepción de las empresas españolas de 10 a 99 empleados, que registran un descenso de 18 p.p. respecto al barómetro de 2023 y se sitúa por debajo de la media europea. En el resto de grupos, las empresas españolas se sitúan por encima de las europeas..

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

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | ELECTRIFICACIÓN

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

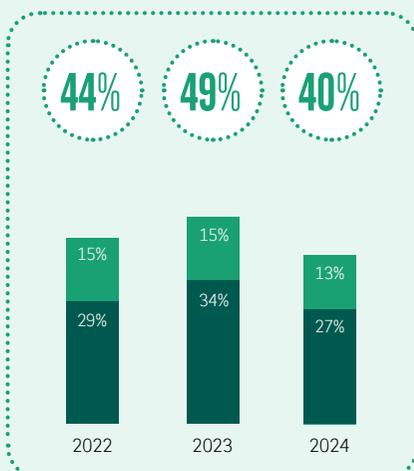


Base: empresas con turismos

■ Considerándolo para los próximos tres años ■ Ya en uso

En uso y considerando

HÍBRIDO ENCHUFABLE



HÍBRIDO

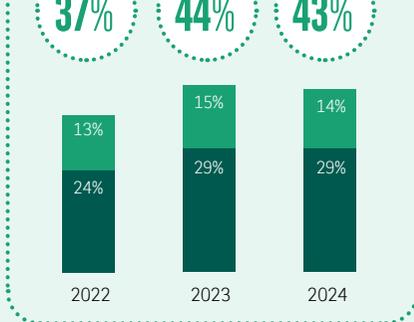


VEHÍCULO ELÉCTRICO

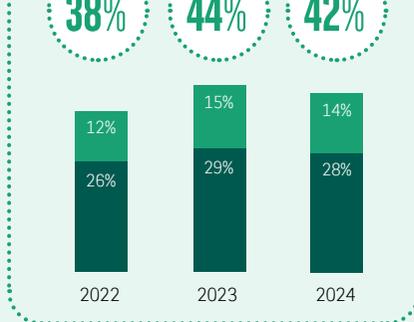


En uso y considerando

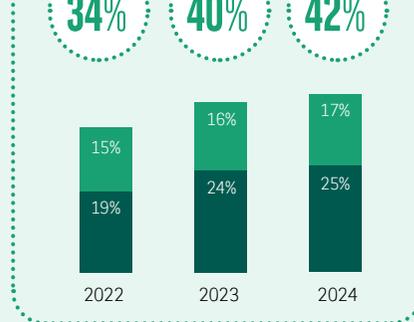
HÍBRIDO ENCHUFABLE



HÍBRIDO



VEHÍCULO ELÉCTRICO



• El análisis por tecnología muestra el incremento de la implementación o intención de implementar vehículos híbridos y eléctricos en las flotas corporativas de turismos, aunque con crecimientos todavía tímidos.

• En cambio, destaca el descenso de los híbridos enchufables, con porcentajes incluso inferiores a los registrados dos años atrás. El retroceso se observa sobre todo en empresas que disponían de híbridos enchufables anteriormente y han dejado de utilizarlos.

• En la comparativa europea sobresale especialmente la menor apuesta por los híbridos, con 20 p.p. menos que en España, mientras que los datos en híbridos enchufables y eléctricos son similares.

Segmentación de uso y expectativas de uso de vehículos PHEV en turismos corporativos en Anexos.

[VER +](#)

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | ELECTRIFICACIÓN

FRENO A LA IMPLEMENTACIÓN DE OPCIONES ALTERNATIVAS EN LAS FLOTAS DE LCV

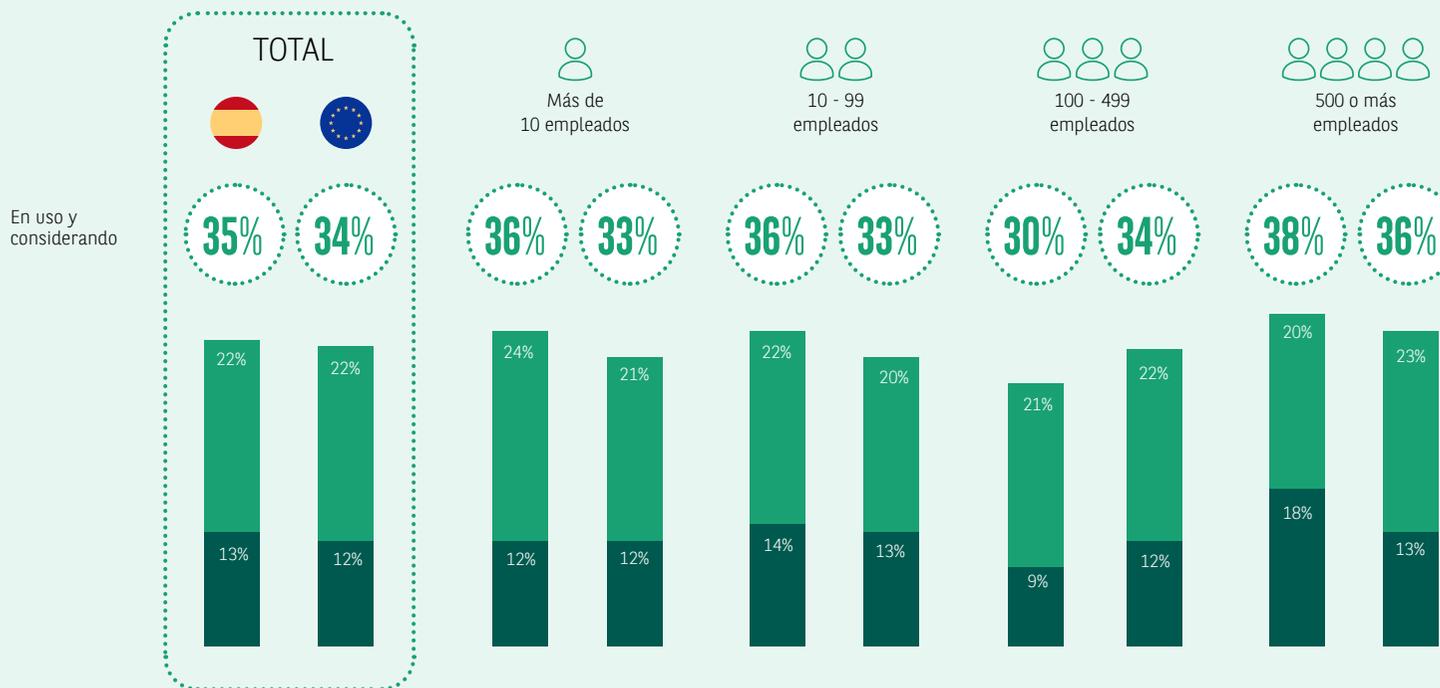
Frente al 87% de las flotas de turismos, **la implementación o intención de implementar nuevas energías o tecnologías cae al 35% en las flotas de LCV**, sin apenas variación respecto a la edición anterior del barómetro. **Esta realidad es igual a la media europea**, aunque el análisis por países muestra un mayor peso en determinados territorios.

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



- En esta ocasión, el detalle por dimensión de las empresas muestra resultados muy similares en todos los grupos. Únicamente destaca la mayor implementación actual en las grandes empresas, compensada en el porcentaje global por la mayor intención del resto de grupos de confiar en las nuevas opciones.
- Los resultados españoles se sitúan al mismo nivel de la media europea, aunque lejos de los países con mayor implantación e interés en energías alternativas en flotas LCV: Noruega (64%), Reino Unido (56%) y Suecia (48%).

Segmentación de uso y expectativas de uso de vehículos BEV en LCV corporativas en Anexos

VER +

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

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | ELECTRIFICACIÓN

Empresas que implementan o están considerando implementar en los próximos tres años vehículos eléctricos en su flota de LCV

Base: empresas con LCV

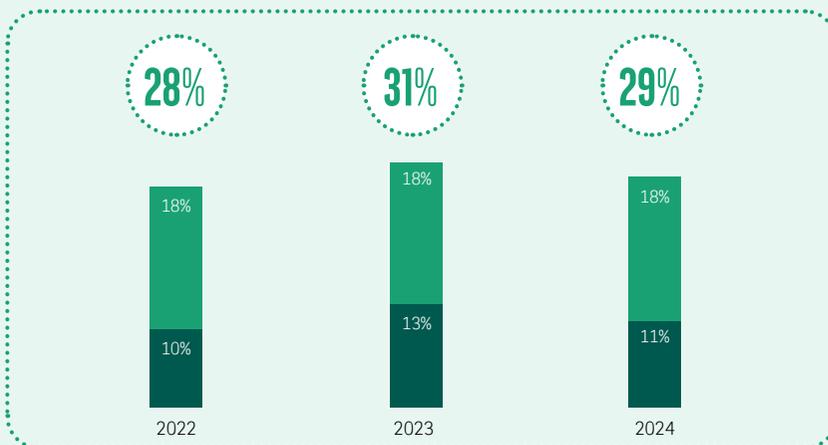


■ Considerándolo para los próximos tres años ■ Ya en uso

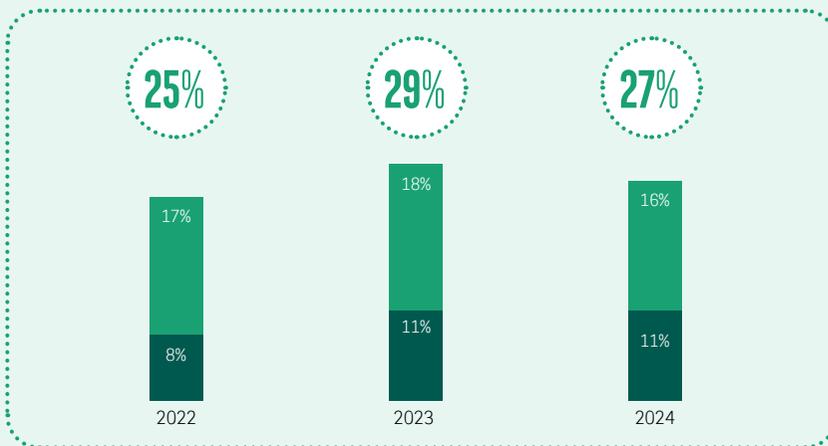
VEHÍCULO ELÉCTRICO



En uso y considerando



En uso y considerando



- En el caso de las flotas de LCV, la única tecnología con resultados significativos es la de vehículos 100% eléctricos.
- Aunque con diferencias mínimas respecto a años anteriores, se observa un descenso en el interés por incorporar LCV 100% eléctricos en las flotas españolas, con un nivel de implantación actual también ligeramente inferior al registrado el año anterior.
- La menor confianza en los vehículos eléctricos para flotas de LCV es una tendencia también presente, y en una proporción muy similar, en el conjunto de Europa.



BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | ELECTRIFICACIÓN

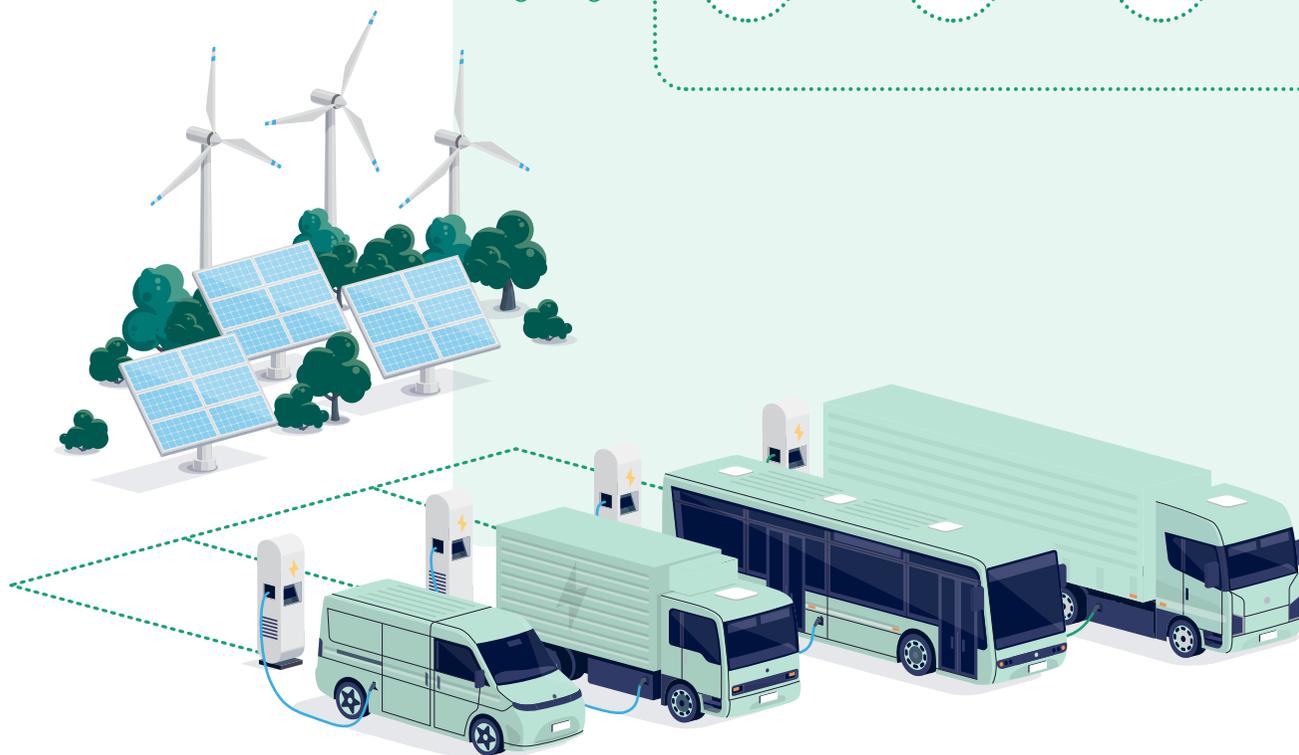
LA GRAN EMPRESA APUESTA CON MAYOR DECISIÓN POR LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

En uso y considerándolo



- En turismos, la opción preferida es la híbrida, que supera el 60% en todos los perfiles (excepto de 10 a 99 empleados: 52%).
- En LCV, el único perfil que mejora la intención de apostar por la movilidad eléctrica en tres años es el de 10 a 99 empleados (21% en 2023 a 28% en 2024).

TANTO EN TURISMOS COMO EN LCV, LAS EMPRESAS DE MÁS DE 500 EMPLEADOS SON LAS QUE SE MUESTRAN MÁS DECIDIDAS A INCORPORAR VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN LOS PRÓXIMOS TRES AÑOS



BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | ELECTRIFICACIÓN

GRAN DIVERSIDAD DE MOTIVOS PARA APOSTAR POR ENERGÍAS ALTERNATIVAS

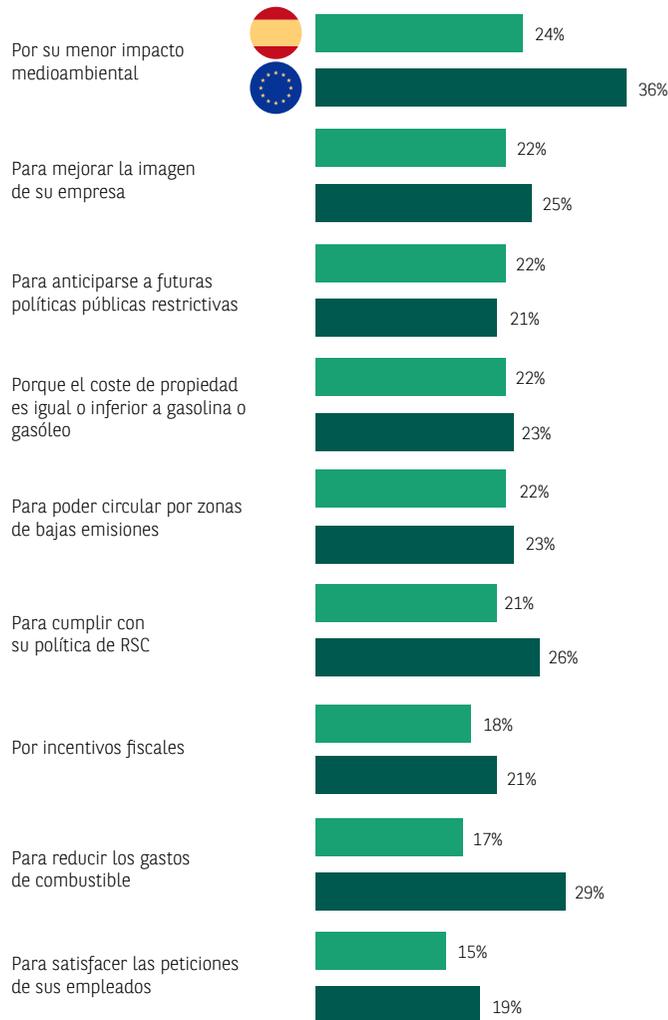
Factores medioambientales, reputacionales, económicos o normativos... Las razones para implementar energías alternativas en las flotas corporativas son muy diversas.

Los porcentajes en turismos son especialmente parejos, mientras que en las flotas de LCV predominan los factores medioambientales y de ahorro.



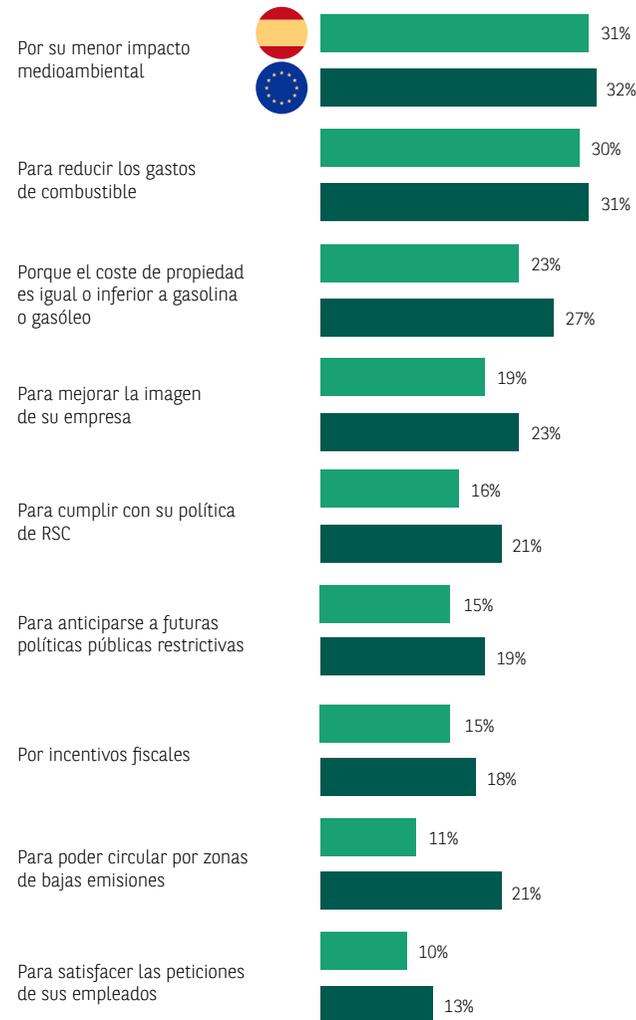
Razones para implementar o considerar tecnologías de combustible alternativas en flotas de turismos

Base: empresas con turismos



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

Base: empresas con LCV



BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | ELECTRIFICACIÓN

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

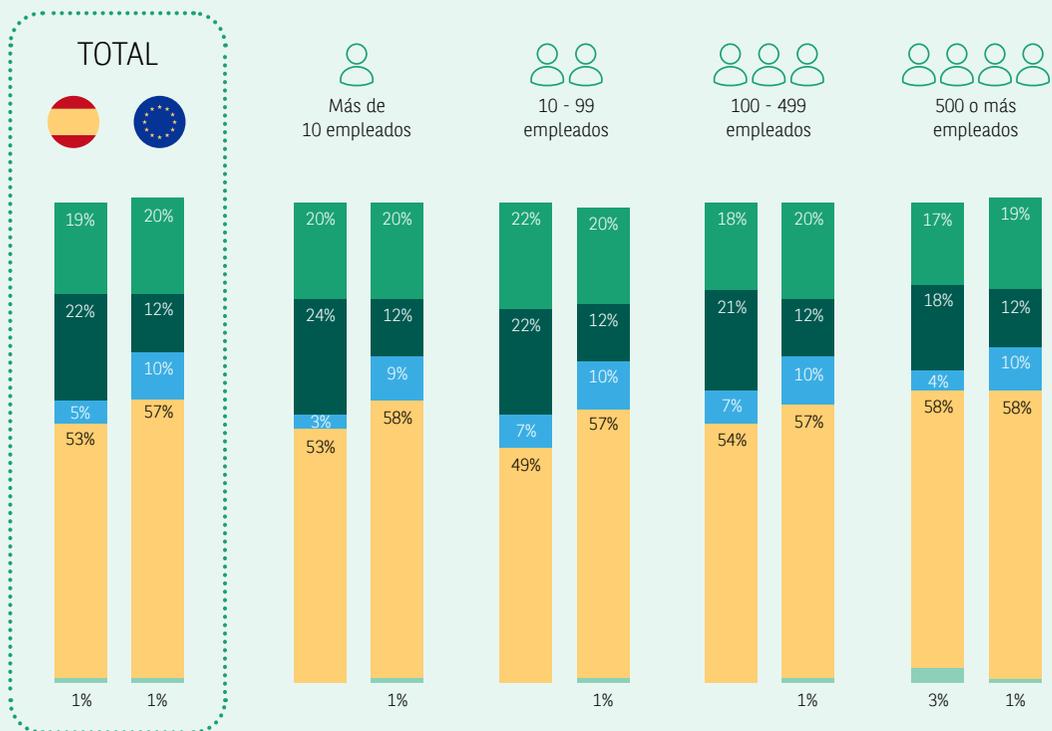
Las previsiones de mix energético de las flotas corporativas de turismos a corto plazo muestran un **reparto de casi 50/50 entre modelos de gasolina o diésel y nuevas tecnologías**. Entre las nuevas opciones, **eléctricos e híbridos enchufables alcanzarán una cuota similar (alrededor del 20%)**, mientras que la presencia de híbridos en España sería mínima.

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

Base: empresas con turismos



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



- En la comparativa con Europa destaca sobre todo la mayor preferencia por los híbridos enchufables en España, frente a un reparto más equitativo entre híbridos enchufables y no enchufables en Europa.
- Las cifras por dimensión de empresa son muy similares. La menor presencia de vehículos de combustión se da en empresas de 10 a 99 empleados, con una diferencia de 10 p.p. frente a las grandes empresas.



BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | ELECTRIFICACIÓN

MENOS DE UN 15% DE CUOTA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS EN LAS FLOTAS ESPAÑOLAS DE LCV

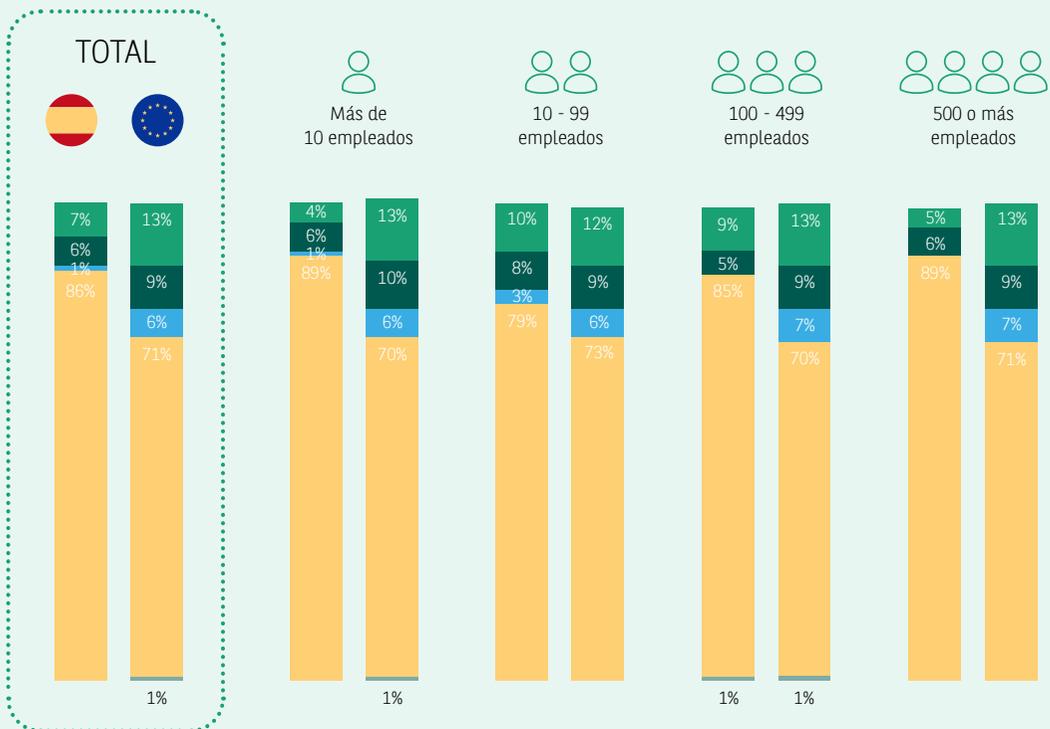
Las previsiones de mix energético de las flotas corporativas de LCV a tres años recogen el **predominio de los modelos de combustión**, que en España supondrán el 86% de la cuota. Entre las energías alternativas, se espera que los eléctricos supongan un 7% de las flotas y los híbridos enchufables, un 6%. Atención a las **notables diferencias con la media europea, con una mayor implementación de nuevas tecnologías**.

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

Base: empresas con LCV



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



- Frente al 86% de cuota de los vehículos de combustión en las flotas de LCV a tres años, la media europea prevé un 71%. Además, la cuota prevista de eléctricos en Europa duplica a las previsiones en España.
- Por dimensión de empresa, destaca la coincidencia en los dos extremos de la escala (menos de 10 empleados y más de 500) de la menor cuota de eléctricos (4-5%) y la mayor cuota de vehículos de combustión (89%).



BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | ELECTRIFICACIÓN

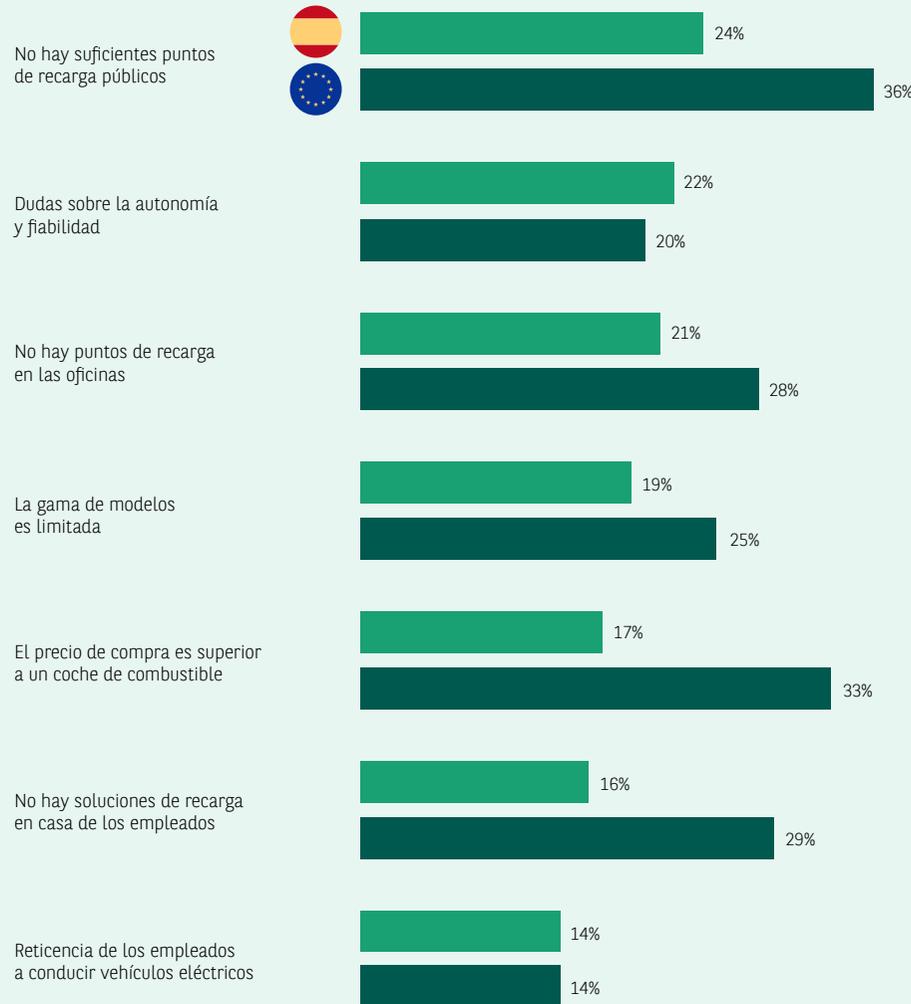
LA AUSENCIA DE INFRAESTRUCTURAS, PRINCIPAL BARRERA A LA IMPLANTACIÓN DE ELÉCTRICOS EN LAS FLOTAS

La limitada red de puntos de recarga —públicos, en las oficinas o en el domicilio de los empleados— se presenta como el principal freno a una mayor implantación de vehículos eléctricos en las flotas.

Destaca también las dudas sobre la autonomía y fiabilidad de los vehículos, o la consideración de que las gamas son limitadas. Los porcentajes de cada respuesta son significativamente inferiores a la media europea, que da también mucha más importancia a la diferencia de precio respecto a los modelos de combustión, la falta de soluciones de recarga en casa de los empleados y la red de recarga pública.

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

Base: profesionales que conocen la tecnología BEV



Acciones previstas por las compañías sobre puntos de carga

Ante la ausencia de infraestructuras para el desarrollo efectivo de la movilidad eléctrica en sus flotas, las compañías aplican o tienen previsto aplicar una serie de medidas.

28% subvenciona el coste de puntos de recarga domésticos

26% instalará puntos de recarga en sus instalaciones en 12 meses

12% permite la carga gratuita en los puntos ubicados en la compañía

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | ELECTRIFICACIÓN

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 constituye un caso propio, al situarse generalmente entre los países con mayor implantación de energías alternativas, al mismo nivel que los líderes nórdicos y en prácticamente todas las clasificaciones.

Sur de Europa



En general, España, Francia, Italia y Portugal registran porcentajes similares de implantación, con diferencias puntuales. Por ejemplo, Francia destaca en energías alternativas en flotas de turismos e Italia, en desarrollo de movilidad 100% eléctrica en LCV. España y Portugal suelen presentar porcentajes parejos, mientras Grecia se sitúa en la franja baja de la mayoría de los indicadores.

Nórdicos



Noruega y Suecia encabezan con claridad la implantación de energías alternativas en las flotas europeas; especialmente, en movilidad 100% eléctrica. Dinamarca y Finlandia suelen situarse al nivel de la media europea.

Europa Central y Benelux

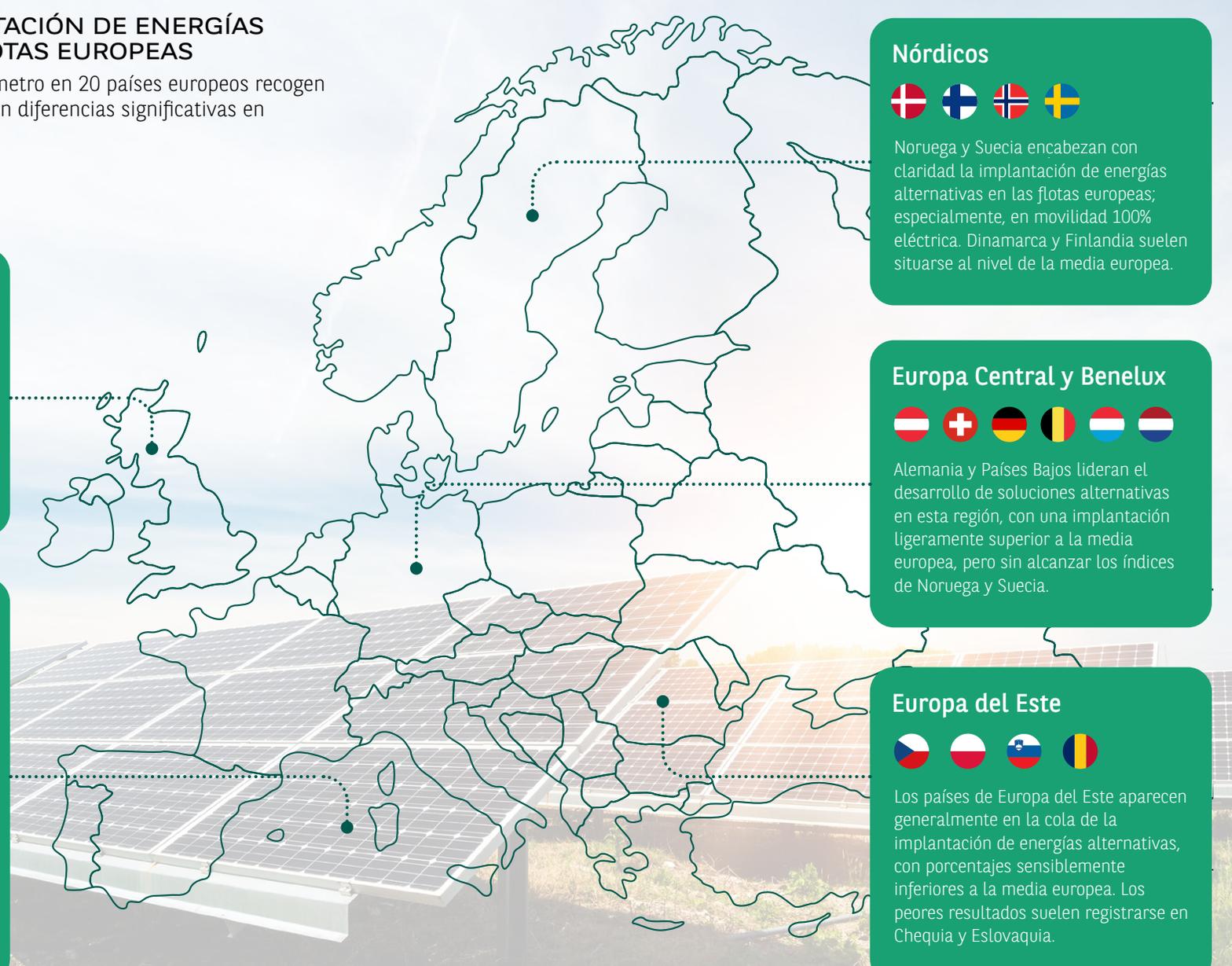


Alemania y Países Bajos lideran el desarrollo de soluciones alternativas en esta región, con una implantación ligeramente superior a la media europea, pero sin alcanzar los índices de Noruega y Suecia.

Europa del Este



Los países de Europa del Este aparecen generalmente en la cola de la implantación de energías alternativas, con porcentajes sensiblemente inferiores a la media europea. Los peores resultados suelen registrarse en Chequia y Eslovaquia.



SOSTENIBILIDAD Y NUEVA MOVILIDAD

Las empresas españolas y europeas se muestran interesadas en incorporar nuevas soluciones de movilidad, no vinculadas necesariamente a la gestión de flotas corporativas. En general, las empresas españolas muestran mayor interés por soluciones financieras frente a una media europea que opta por iniciativas de movilidad activa o compartida. En la aplicación de nuevas tecnologías destaca el aumento de flotas con vehículos conectados, aunque el aprovechamiento de los datos recopilados es todavía muy limitado ●

UN 74% DE EMPRESAS HA IMPLEMENTADO NUEVAS SOLUCIONES EN MOVILIDAD

Además de la propia gestión de una flota propia de vehículos, **tres de cuatro empresas españolas han aplicado nuevas soluciones de movilidad** y hasta un 89% tiene previsto hacerlo en los próximos tres años.

Empresas que han aplicado o están considerando aplicar en los próximos tres años nuevos servicios de movilidad

■ Considerándolo para los próximos tres años ■ Ya en uso



En uso y considerando



- El porcentaje de empresas españolas que han implementado o tienen previsto implementar nuevas soluciones de movilidad se sitúa ligeramente por debajo de la media europea, con porcentajes muy similares a los de 2023.
- La única diferencia significativa según la dimensión de las compañías es la menor disposición a aplicar nuevas soluciones de las empresas de 10 a 99 empleados, con un porcentaje total del 74%.

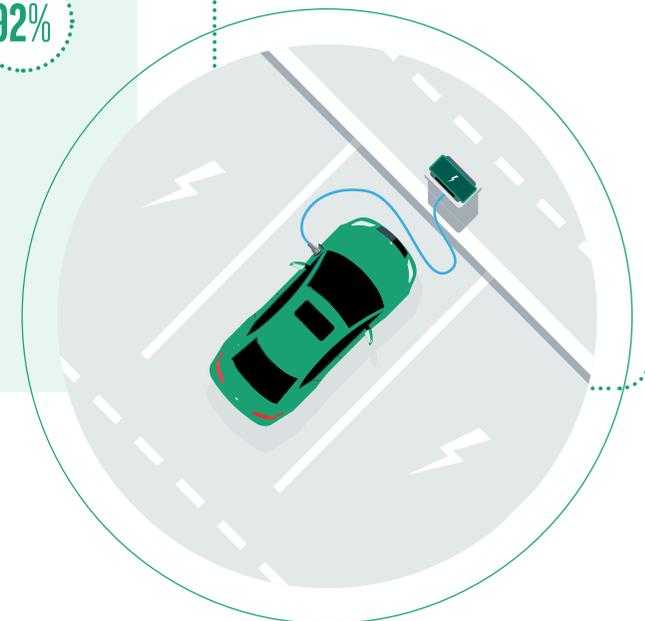
Una tendencia generalizada en toda Europa

Como indica la media europea, la adopción de nuevas soluciones de movilidad es una tendencia plenamente extendida en todo el continente, con porcentajes de aplicación o intención de aplicación superiores al 90% en prácticamente todos los países.

Los líderes en este aspecto son Reino Unido (99%), Países Bajos y Alemania (ambos con 96%).

Ver tabla completa en Anexos

VER +



BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | SOSTENIBILIDAD Y NUEVA MOVILIDAD

Car sharing corporativo:
reservas a través de una solución externa



Presupuesto específico de movilidad

Viaje compartido:
varios empleados viajan en el mismo coche



App proporcionada por la empresa para reservar soluciones de movilidad

Bicicleta:
servicios de alquiler o sharing



Alquiler de automóvil pagado por empleado
(directamente o través de salario)

¿CUÁLES SON LAS SOLUCIONES DE MOVILIDAD MÁS COMUNES?

En el planteamiento de iniciativas adicionales a la gestión de flotas, esta edición del barómetro ha contemplado las siguientes soluciones.

Transporte público



Vehículo de alquiler a corto o medio plazo

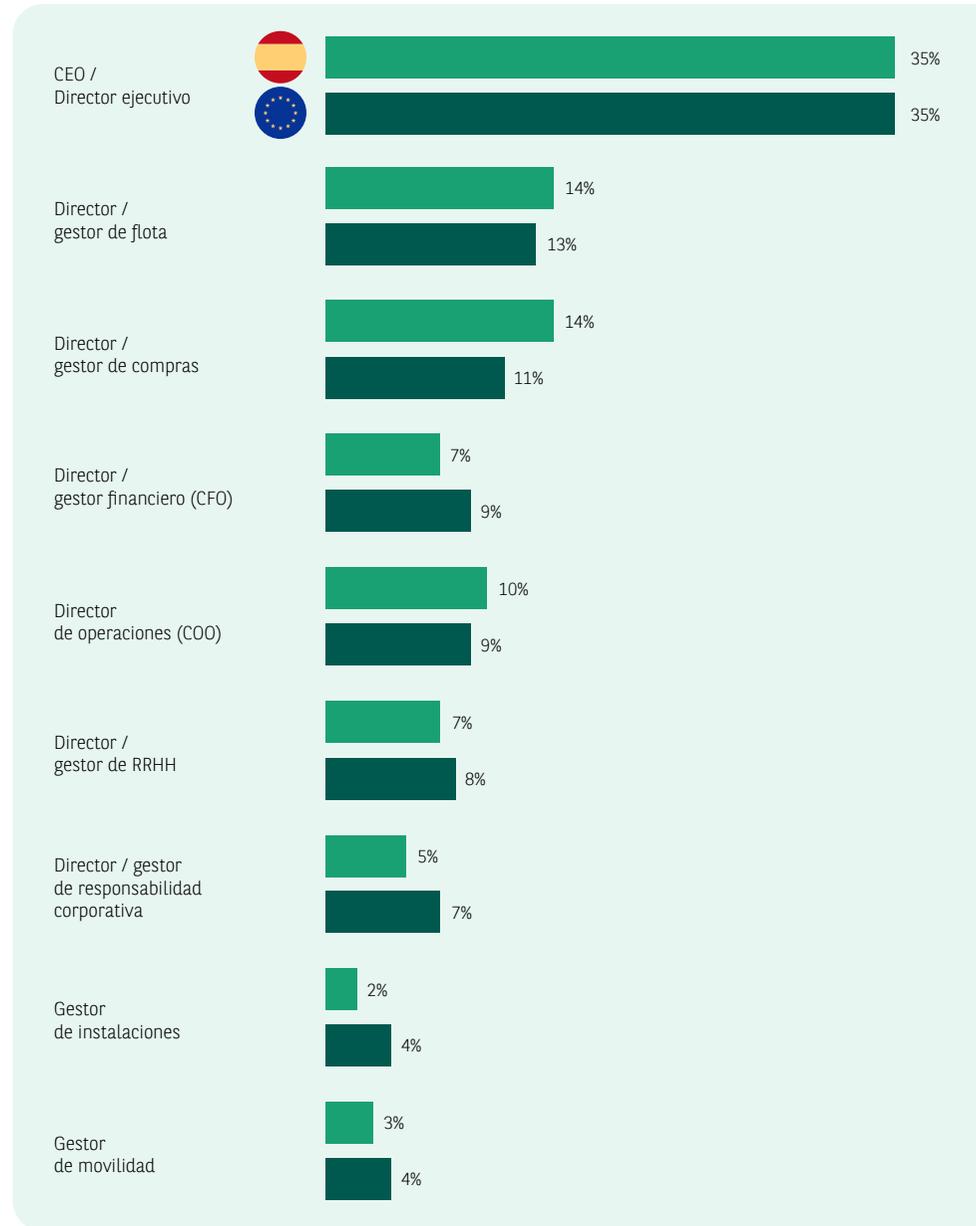


Coche o subsidio en metálico

BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | SOSTENIBILIDAD Y NUEVA MOVILIDAD

MAYOR PESO DE LOS GESTORES DE FLOTA COMO DECISORES

El barómetro recoge la **evolución en el perfil de los decisores sobre la implementación de nuevos servicios de movilidad**. Aunque el CEO se mantiene como el perfil con mayor poder de decisión, **toman relevancia los profesionales más especializados (gestores de flota)** en detrimento de los directores o gestores de RRHH.



- Por dimensión de la compañía destaca el hecho que el peso de los gestores de flota se incrementa al 22% en empresas de 10 a 99 empleados y se reduce al 11% en empresas de más de 500 empleados.
- La capacidad de decisión de los CEO es todavía mayor en las empresas de más de 500 empleados (42%).



BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | SOSTENIBILIDAD Y NUEVA MOVILIDAD

ESPAÑA PRIORIZA SOLUCIONES FINANCIERAS FRENTE A INICIATIVAS DE MOVILIDAD ACTIVA O COMPARTIDA

La tipología de soluciones aplicadas es muy extensa y variada, con un incremento de su implementación en prácticamente todas ellas. En líneas generales, se observa una **mayor tendencia de las empresas españolas a aplicar acciones de carácter financiero**, como las que repercuten directamente en el salario de los empleados, el pago de automóvil o subsidio en metálico, o la ampliación del presupuesto destinado a movilidad. Por el contrario, **la media europea tiende a primar más las soluciones de movilidad compartida o activa, como la promoción del uso de la bicicleta.**

Movilidad compartida y transporte público

■ En uso o considerándolo para los próximos tres años ■ Ya en uso

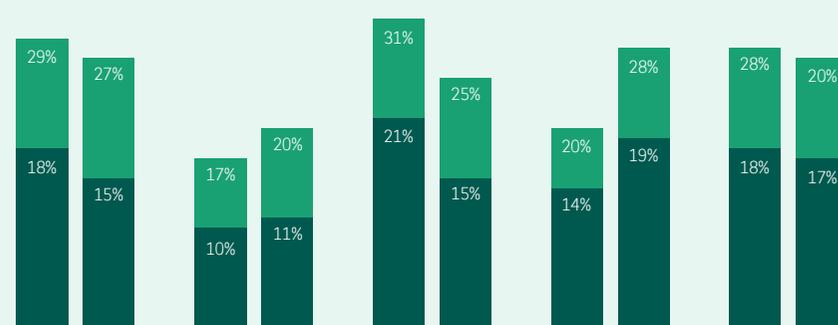


Car sharing corporativo, Viajes compartidos, Bike sharing o bicis en leasing, Transporte público

- Apenas hay variación en la apuesta por el *car sharing* en España o la media europea, con porcentajes prácticamente idénticos.
- El porcentaje de empresas que optan por los viajes compartidos en Europa duplica al porcentaje en España.
- Ligero incremento en la aplicación de soluciones basadas en la bicicleta respecto a la edición anterior del barómetro (+2 p.p. tanto en España como en Europa).
- Las soluciones de transporte público son las más citadas en Europa y aparecen en el top 3 en España.

Soluciones de inversión financiera

■ En uso o considerándolo para los próximos tres años ■ Ya en uso



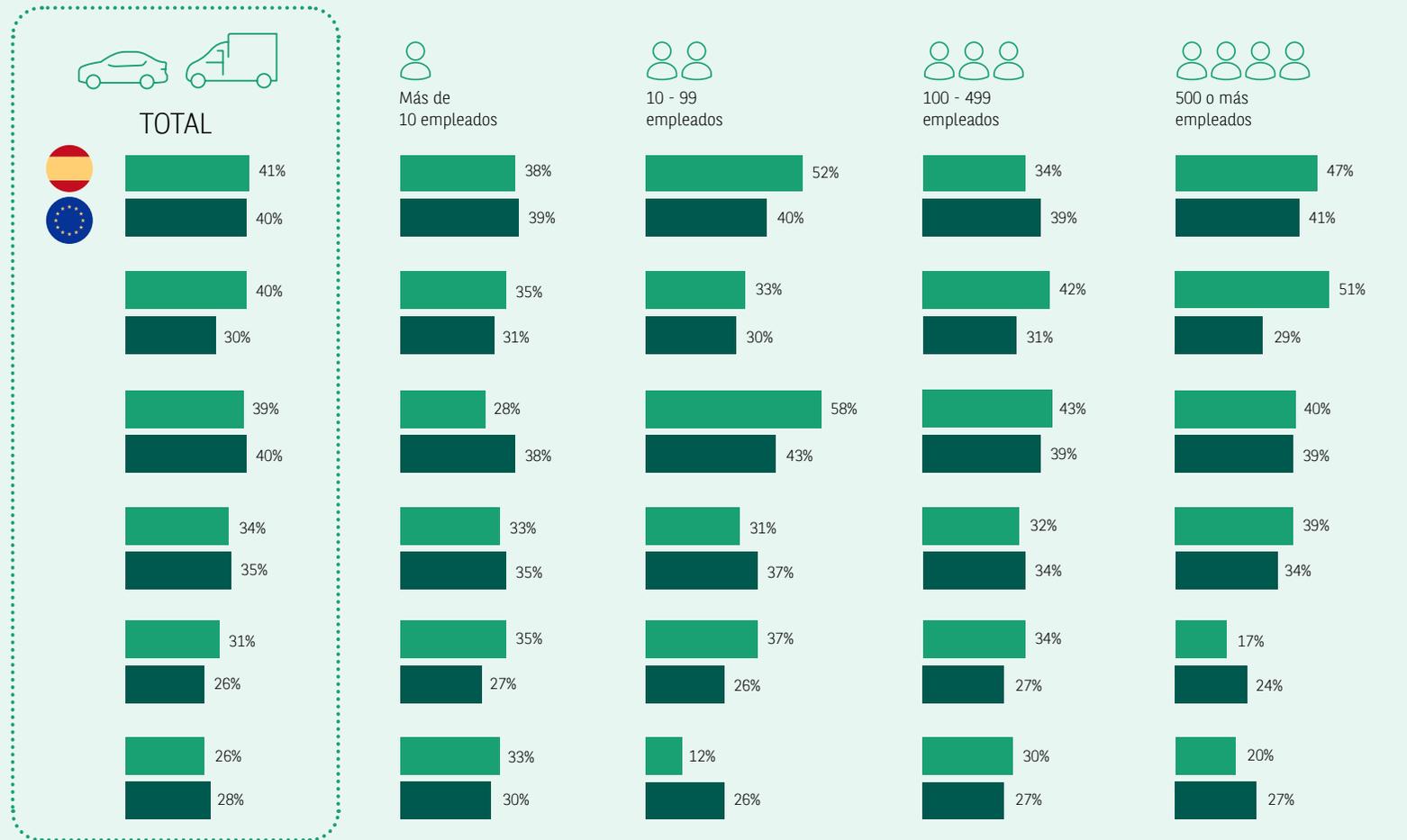
Presupuesto de movilidad, App de la compañía con soluciones de movilidad, Leasing privado o reducción del salario, Compra de coche o subsidio en metálico, Alquiler a corto o medio plazo

- Las acciones que inciden directamente en el salario de los empleados son las más usadas en España (citadas por el 31% de empresas).
- Entre las soluciones más aplicadas en España destacan también el presupuesto específico en movilidad o la compra de coche o subsidio en metálico, que presenta un aumento de 8 p.p. respecto a los datos de 2023.
- No se observan diferencias respecto a la edición anterior en la intención de utilizar el alquiler de vehículos a corto o medio plazo.

LA MOVILIDAD TOMA RELEVANCIA COMO RECURSO PARA LA GESTIÓN DEL TALENTO

Las necesidades vinculadas a la gestión del talento (contratación o retención de empleados) se sitúan como el primer motivo para implantar o considerar nuevas soluciones de movilidad, con un incremento de hasta 11 p.p. respecto a 2023. En segundo lugar se sitúa la anticipación de la normativa, con un importante aumento de 14 p.p. Estos dos motivos desbancan al cumplimiento de las políticas de RSC, que mantienen el mismo porcentaje.

Motivos para implementar o considerar soluciones de movilidad

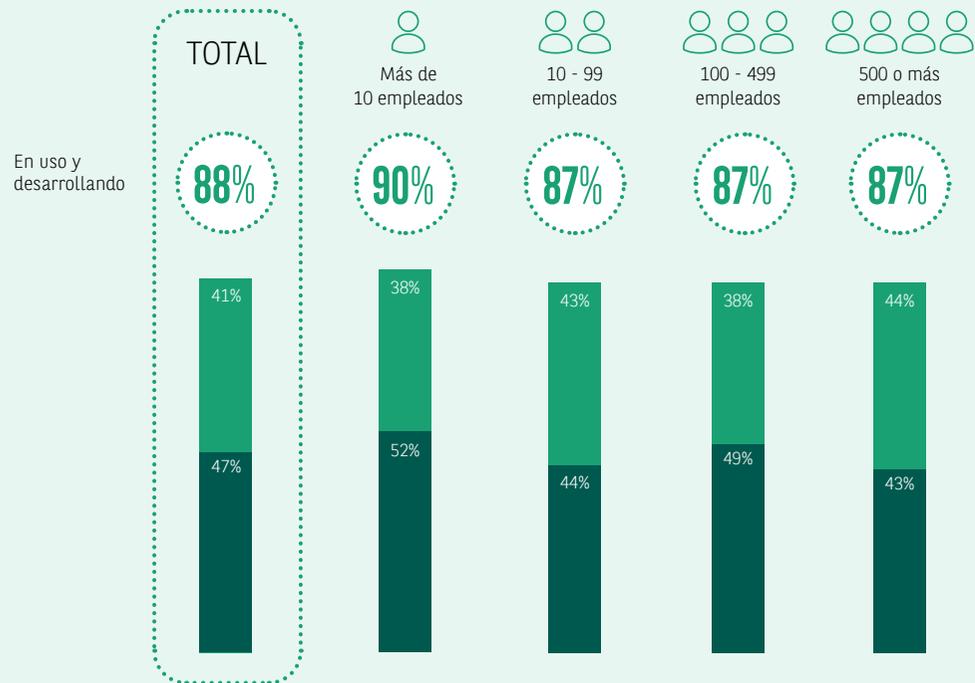


EL DESARROLLO DE PLANES DE MOVILIDAD A UN AÑO VISTA, UNA PRIORIDAD PARA UN 90% DE COMPAÑÍAS

Entre las medidas más inmediatas citadas mayoritariamente por las empresas figura el desarrollo de un plan de movilidad: **un 47% ya dispone de un plan de movilidad y hasta un 88% pretende realizarlo en el próximo año.**

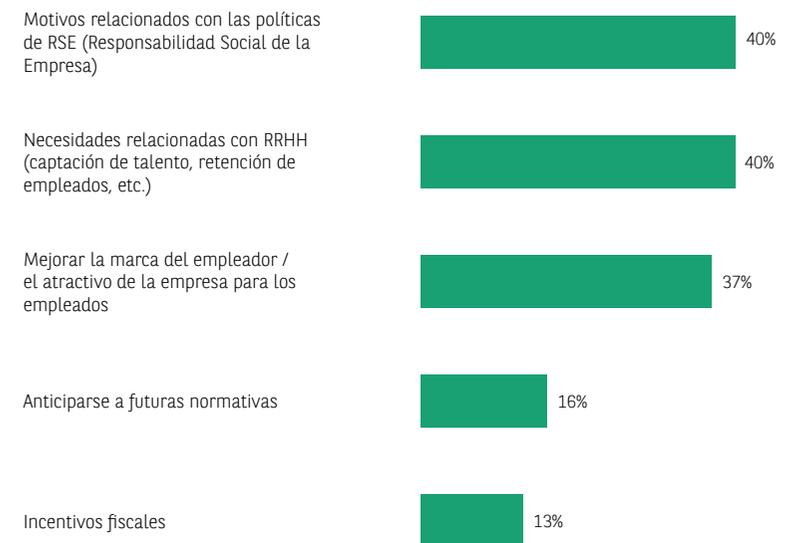
Empresas que disponen o tienen previsto desarrollar un plan de movilidad en el próximo año

■ Considerándolo para los próximos tres años ■ Ya en desarrollo



• El análisis por dimensión de las compañías presenta resultados muy similares a los globales, con el único matiz de una mayor preocupación de las empresas más pequeñas (menos de 10 empleados) por contar con un plan de movilidad: en la actualidad, disponen de uno un 52% de ellas frente al 43% de las empresas de más de 500 empleados.

Razones para implementar un plan de movilidad



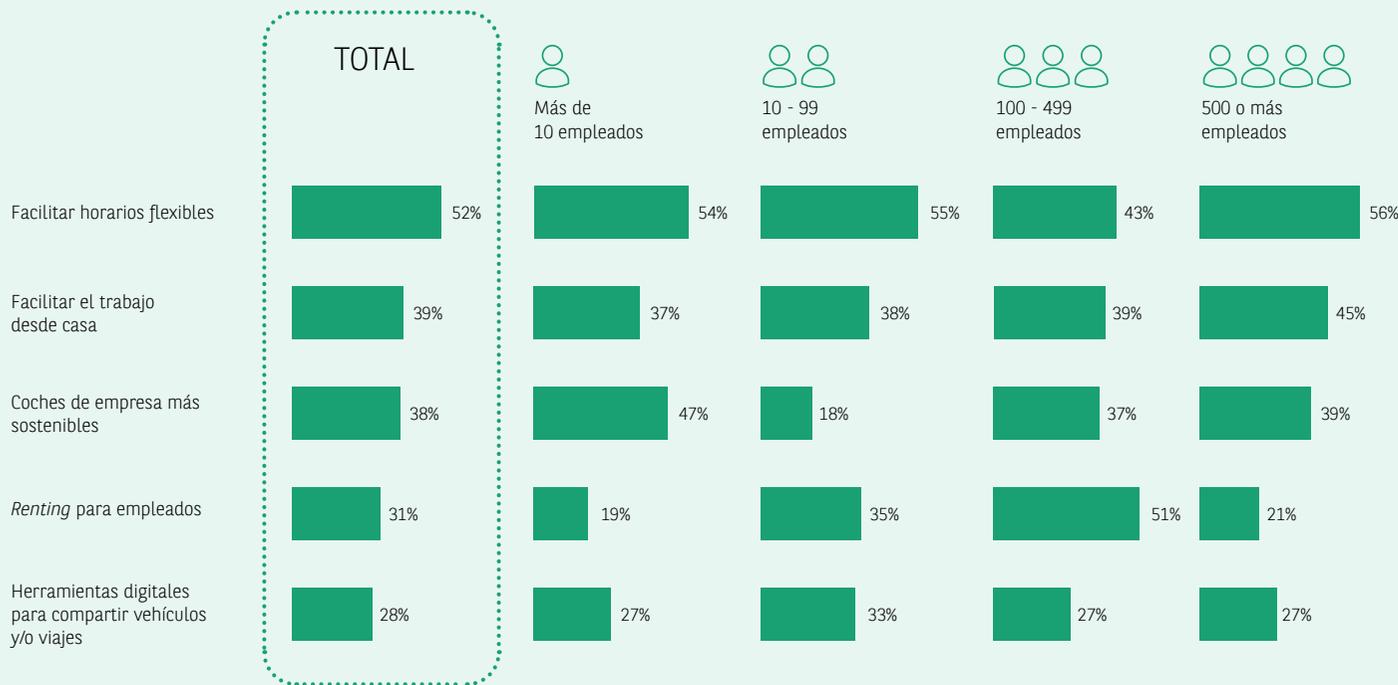
- Las tres principales razones para implementar un plan son, con porcentajes muy similares, dar respuesta a las necesidades de movilidad de los empleados, anticipar futuras normativas y reducir la huella de carbono.
- En este caso, las razones vinculadas a la gestión de talento se sitúan como cuarta opción y también en este punto pierde peso el cumplimiento de las políticas corporativas de RSC.

LA FLEXIBILIDAD LABORAL Y EL TELETRABAJO, ELEMENTOS CENTRALES DE LOS PLANES DE MOVILIDAD

Los dos aspectos más incluidos en un plan de movilidad tienen relación con las nuevas modalidades de trabajo (facilitar la flexibilidad de la jornada y el teletrabajo), considerados **más relevantes que contar con una flota más sostenible**. El coche particular sigue siendo el modo de transporte más usado en los desplazamientos al trabajo, con una importante diferencia frente al resto de opciones.

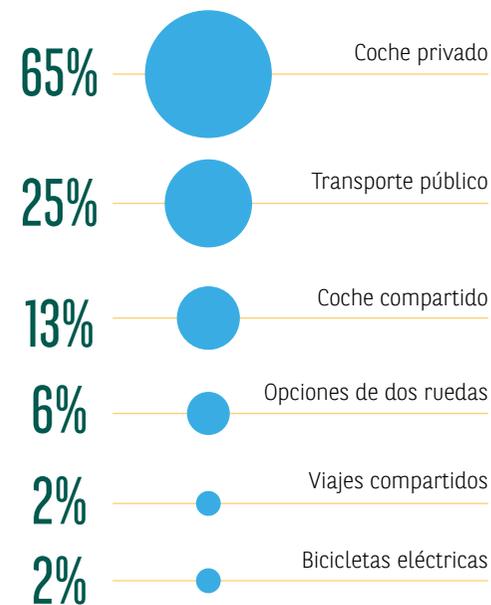
Aspectos principales incluidos en un plan de movilidad

Base: compañías que disponen de un plan



- En el desarrollo de un plan de movilidad se observan interesantes diferencias entre las prioridades por dimensión de la compañía. Por ejemplo, el aspecto más citado para las empresas de 100 a 500 empleados es gestionar soluciones de *renting* para empleados, un aspecto poco relevante para las empresas de menos de 10 o de más de 500 empleados.
- Las empresas más pequeñas son las más preocupadas por contar con una flota sostenible, (9 p.p. por encima de la media) frente a la escasa relevancia que le otorgan las empresas de 10 a 100 empleados (hasta 20 p.p. por debajo de la media).

Dos de cada tres empleados usan el coche privado para ir a trabajar



- El coche privado no tiene rival como medio de transporte más usado para ir al trabajo: lo usan un 65% de empleados frente al 25% que recurre al transporte público.
- Destaca el tercer puesto del *car sharing*, con un porcentaje que dobla el uso de vehículos de dos ruedas (incluye motocicletas y ciclomotores).

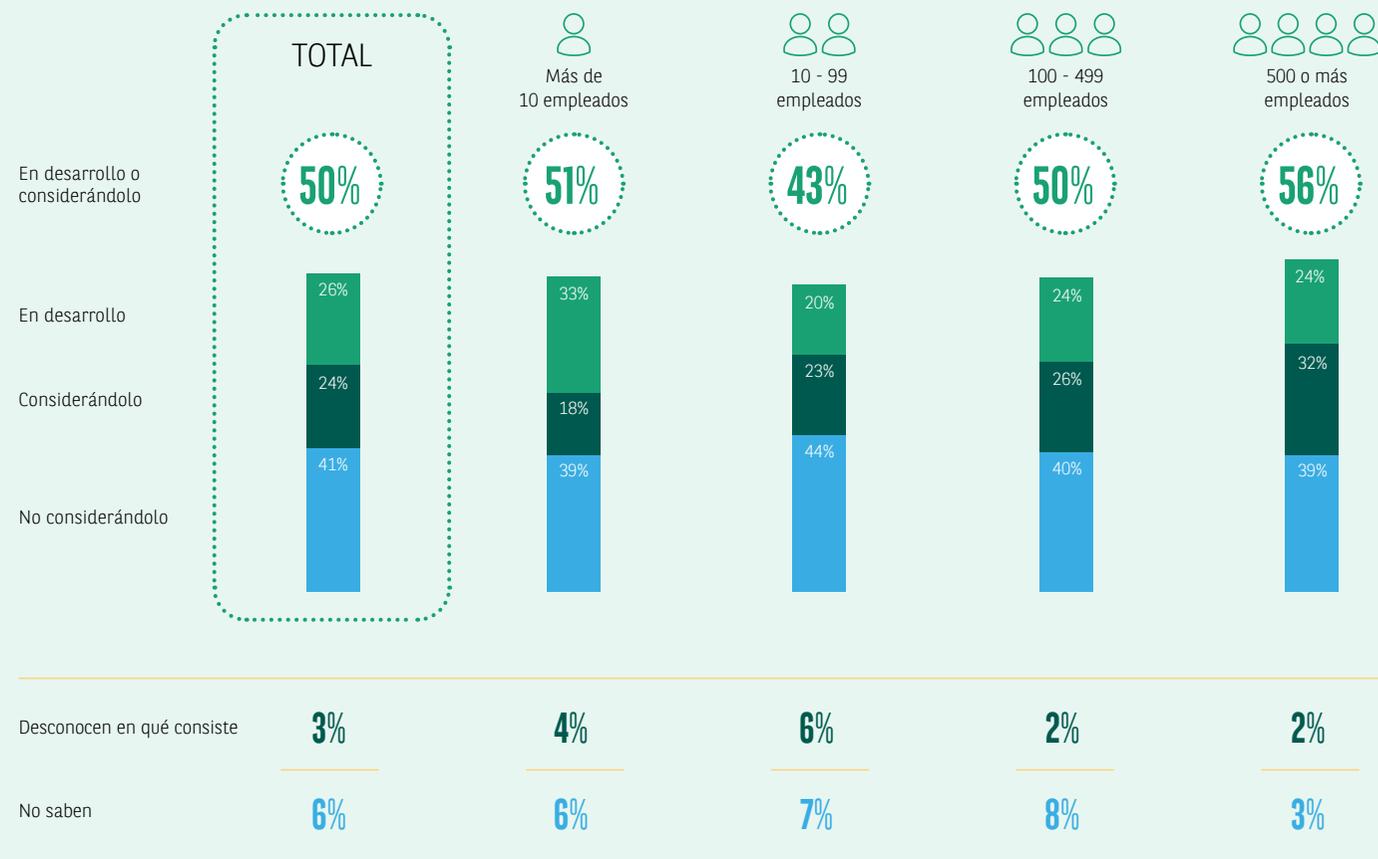
BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | SOSTENIBILIDAD Y NUEVA MOVILIDAD

LA MITAD DE LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS YA CONSIDERA UNA ESTRATEGIA DE REDUCCIÓN DE HUELLA DE CARBONO

La implementación de una estrategia específica para controlar las emisiones de CO₂ asciende del 18% al 26% en solo un año, con lo que el porcentaje de empresas que ya cuenta con una estrategia o está considerando desarrollarla asciende al 50%, 13 p.p. más que en 2023. También ascienden 14 p.p. las compañías que no lo están considerando, una evolución que se explica por el trasvase de empresas que en la edición anterior señalaban que todavía no habían tomado una decisión sobre esta cuestión (31% en la edición anterior a apenas un 6% en la actual).

Estrategia específica sobre la huella de CO₂ de la movilidad

Base: empresas con vehículos corporativos



• En el análisis por dimensión de la empresa sorprende que las compañías de menos de 10 empleados son las más avanzadas en el desarrollo de estrategias de huella de carbono.

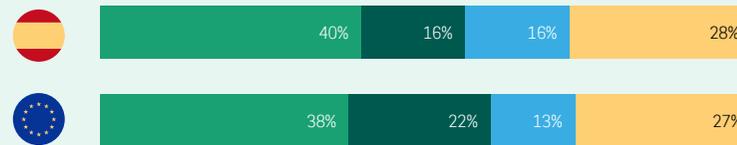
BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | SOSTENIBILIDAD Y NUEVA MOVILIDAD

EL PESO DE LA MOVILIDAD LABORAL EN LOS INFORMES DE REPORTING ESG

Como aspecto relevante del ámbito ambiental de la sostenibilidad, **la movilidad de los empleados forma parte de la información reportada en los informes ESG** que realizan las compañías y que en los próximos años se verán afectados por la nueva Directiva de Informes de Sostenibilidad Corporativa (CSRD). Ante la relevancia de la normativa, **esta edición del barómetro ha analizado la obligatoriedad de las empresas a realizar estos informes y la relevancia que darán a la movilidad de sus empleados.**

Obligatoriedad de las empresas de realizar informes ESG en la actualidad o los próximos dos años

■ Sí, pero en los próximos dos años ■ Sí, hoy mismo ■ No ■ No sabe



- De acuerdo con la nueva directiva, en los próximos años se incrementará significativamente el número de empresas que deberán realizar reportes ESG.
- Cerca de un 30% de empresas (28% en España y 27% en Europa) señala que desconocen si deben realizar o no estos informes.

Importancia media-alta de la movilidad de los empleados en los informes ESG

■ Alta ■ Media ■ Baja



- El resultado global señala que el 39% de empresas obligadas a realizar informes ESG considera que la información sobre la movilidad de los empleados tiene una relevancia "alta" y un 48%, "media".
- El detalle por dimensión de la compañía señala que las compañías con mayor número de empleados (a partir de 100 empleados) dan una importancia más alta a este aspecto.

Más información sobre la nueva normativa de reporting

VER +

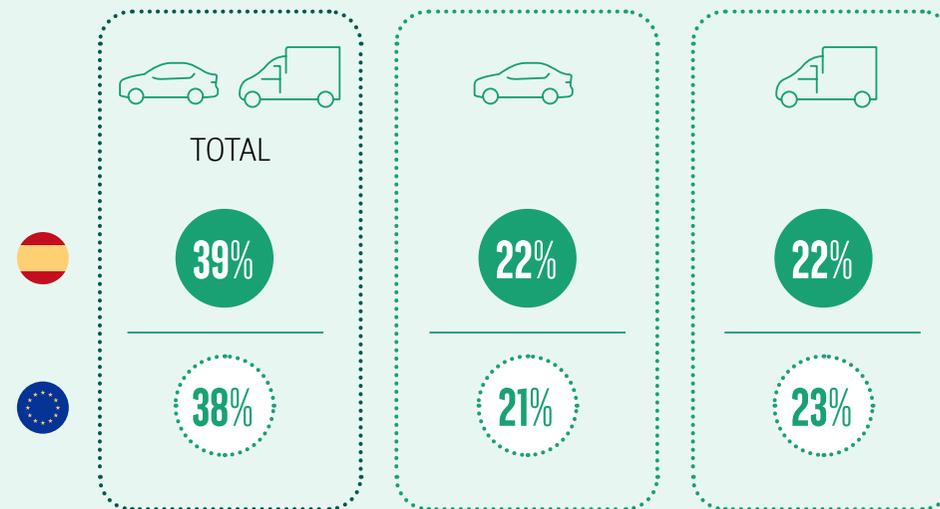
BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS | SOSTENIBILIDAD Y NUEVA MOVILIDAD

FLOTAS CONECTADAS Y USO DE DATOS, UN CAMINO TODAVÍA POR RECORRER

Un 39% de las empresas españolas cuentan con vehículos conectados en sus flotas, un porcentaje prácticamente idéntico a la media europea (38%). Sin embargo, solo un 13% de las compañías con vehículos conectados utiliza actualmente los datos recogidos. El porcentaje se incrementa a más del 60% al preguntar si tienen previsto sacar provecho a la información recogida en los próximos tres años. Esta situación no es exclusiva de España y se repite en la misma medida en el conjunto del continente.

Uso de vehículo conectado

Base: empresas con vehículos corporativos



- Los datos recogidos se refieren a flotas conectadas a una herramienta telemática que permita la transmisión de datos para monitorear aspectos como el consumo de combustible, el comportamiento del conductor, la ubicación del vehículo o su impacto medioambiental (no incluye transmisión de datos a través de los teléfonos inteligentes de los usuarios).
- Por dimensión de la empresa, el uso de vehículos conectados asciende al 49% en compañías de más de 500 empleados y se mantiene alrededor de la media en el resto de las categorías.



LA EXPLOTACIÓN DE LOS DATOS: UNA INTENCIÓN MÁS QUE UNA REALIDAD

El porcentaje de empresas que utilizan los datos recopilados es todavía muy bajo (13%), aunque la intención es que se quintuple (62%) en los próximos tres años.

Esta situación se da forma muy homogénea en todos los países europeos analizados, con porcentajes muy similares.

Por dimensión de empresa, las compañías españolas con más empleados son también las que más aprovechan actualmente los datos.



■ En uso ■ Considerándolo ■ En uso y considerándolo



ANEXOS

02 | MOVILIDAD

Tabla 02.01

Distribución del parque en 2023 por edad de los vehículos por canal de distribución

	Total	Empresa	Particular
	2023	2023	2023
< 2 años	10,1%	42,4%	6,7%
2-4 años	7,8%	16,3%	7,1%
5-6 años	9,5%	8,7%	9,7%
7-10 años	13,8%	7,8%	14,5%
>10 años	58,8%	24,8%	62,0%

Tabla 02.02

Distribución del parque en 2023 por edad de los vehículos por canal de distribución

	Total empresas	Renting	Resto empresas
	2023	2023	2023
< 2 años	42,4%	65,9%	26,9%
2-4 años	16,3%	22,4%	12,3%
5-6 años	8,7%	4,8%	11,2%
7-10 años	7,8%	0,8%	12,4%
>10 años	24,8%	6,1%	37,2%

Gráfico 02.03

Matriculaciones mensuales 2022-2023

■ 2022 ■ 2023

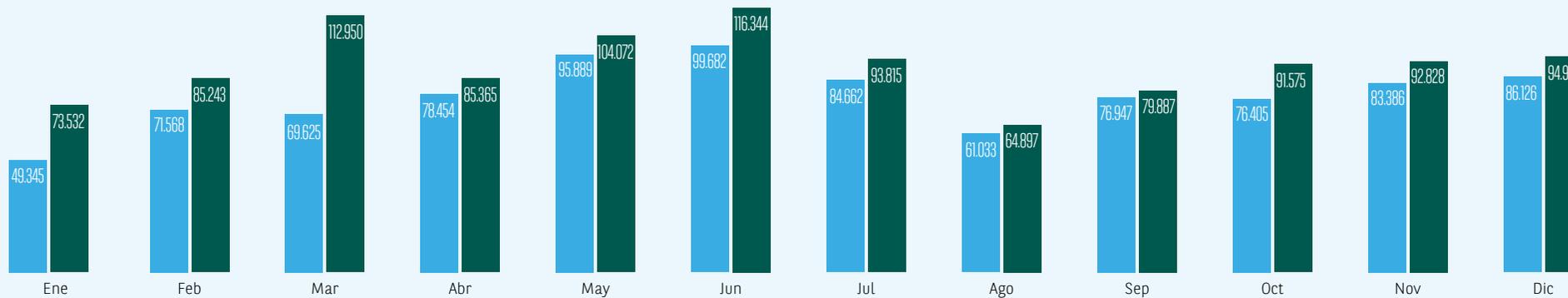


Gráfico 02.04

Matriculaciones mensuales por canal de distribución 2023

■ Empresas ■ Particulares ■ Rent a car

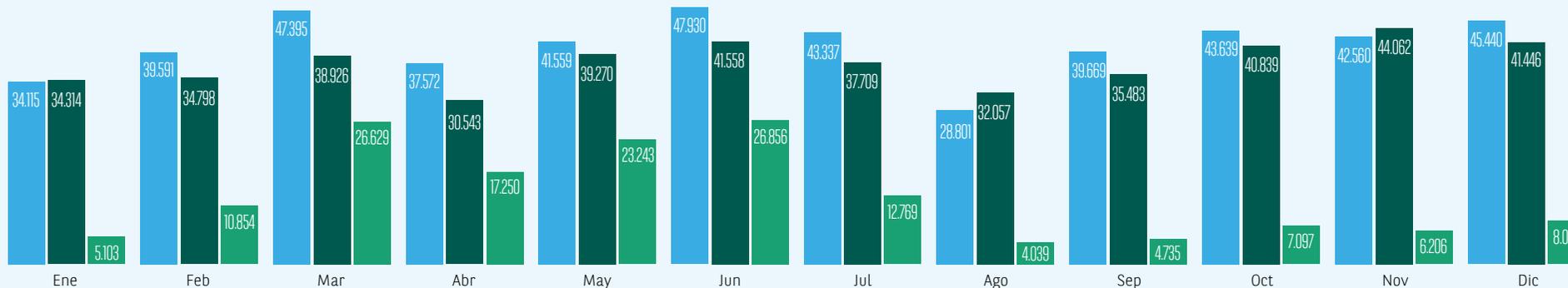


Tabla 02.05

Matriculaciones totales de VN por cada 1.000 habitantes por provincias 2023 – Foco en canal particulares

	Turismos	LCV	Total
	2023	2023	2023
A Coruña	6,76	0,28	7,04
Álava	7,82	0,73	8,55
Albacete	6,19	0,35	6,54
Alicante	10,04	0,43	10,48
Almería	7,98	0,86	8,83
Asturias	7,84	0,44	8,28
Ávila	6,46	0,57	7,03
Badajoz	5,88	0,37	6,25
Barcelona	9,88	0,55	10,43
Burgos	6,97	0,52	7,50
Cáceres	6,34	0,47	6,81
Cádiz	9,97	0,51	10,48
Cantabria	9,03	0,57	9,60
Castellón	9,06	0,39	9,45
Ceuta	9,69	0,31	10,01
Ciudad Real	6,39	0,36	6,75
Córdoba	6,03	0,34	6,37
Cuenca	5,84	0,34	6,18

	Turismos	LCV	Total
	2023	2023	2023
Girona	11,26	0,99	12,25
Granada	7,47	0,46	7,93
Guadalajara	9,42	0,40	9,83
Guipúzcoa	6,73	0,84	7,57
Huelva	6,83	0,33	7,15
Huesca	7,74	0,72	8,46
Islas Baleares	10,67	0,78	11,45
Jaén	5,53	0,37	5,89
La Rioja	6,38	0,41	6,79
Las Palmas	9,60	1,05	10,65
León	7,31	0,38	7,69
Lleida	8,55	0,75	9,30
Lugo	6,49	0,38	6,87
Madrid	11,66	0,30	11,96
Málaga	8,62	0,47	9,09
Melilla	10,93	0,23	11,16
Murcia	7,43	0,30	7,72
Navarra	7,76	0,67	8,43

	Turismos	LCV	Total
	2023	2023	2023
Ourense	6,90	0,27	7,17
Palencia	5,95	0,44	6,39
Pontevedra	6,26	0,28	6,55
Salamanca	6,08	0,34	6,41
Segovia	6,22	0,44	6,67
Sevilla	7,82	0,26	8,08
Soria	6,00	0,84	6,84
Tarragona	10,73	0,72	11,45
Tenerife	11,05	1,23	12,28
Teruel	6,09	0,74	6,83
Toledo	7,25	0,35	7,60
Valencia	9,62	0,30	9,92
Valladolid	7,54	0,31	7,85
Vizcaya	7,58	0,54	8,12
Zamora	6,15	0,46	6,61
Zaragoza	7,80	0,42	8,22

04 | BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS

Gráfico 04.01

Expectativas de crecimiento de flotas corporativas en Europa los siguientes 3 años – Turismos y LCV (%)



	AT	CH	DE	ES	FR	GR	IT	PT	UK	BE	LU	NL	CZ	PL	SK	RO	DK	FI	NO	SE
	Austria	Suiza	Alemania	España	Francia	Grecia	Italia	Portugal	Reino Unido	Bélgica	Luxemburgo	Países Bajos	República Checa	Polonia	Eslovaquia	Rumanía	Dinamarca	Finlandia	Noruega	Suecia
Aumenta o se mantiene estable	92	92	89	92	92	93	93	93	93	91	92	88	86	92	90	88	86	94	93	96
Aumenta	22	20	20	25	30	42	18	15	38	23	21	27	22	29	19	27	19	27	20	19
Se mantiene estable	70	72	69	67	62	51	75	78	56	68	71	61	64	63	71	61	67	67	73	77
Decrece	5	5	10	5	7	5	5	6	5	8	4	5	12	6	8	8	12	4	6	2

Se han omitido las respuestas "No saben"

Gráfico 04.02

Expectativas de crecimiento de flotas corporativas en Europa los siguientes 3 años – Turismos (%)



	AT	CH	DE	ES	FR	GR	IT	PT	UK	BE	LU	NL	CZ	PL	SK	RO	DK	FI	NO	SE
	Austria	Suiza	Alemania	España	Francia	Grecia	Italia	Portugal	Reino Unido	Bélgica	Luxemburgo	Países Bajos	República Checa	Polonia	Eslovaquia	Rumanía	Dinamarca	Finlandia	Noruega	Suecia
Aumenta o se mantiene estable	93	88	90	92	82	91	93	89	84	88	92	83	90	89	87	93	88	90	88	95
Aumenta	39	21	17	28	34	47	25	24	43	18	18	29	22	31	14	29	23	28	24	24
Se mantiene estable	54	67	73	64	48	44	68	65	41	69	74	54	68	58	73	64	65	63	64	71
Decrece	5	10	7	6	17	8	7	10	15	9	8	11	8	9	11	6	11	6	10	4

Se han omitido las respuestas "No saben"

Gráfico 04.03

Expectativas de crecimiento de flotas corporativas en Europa los siguientes 3 años – LCV (%)



	AT	CH	DE	ES	FR	GR	IT	PT	UK	BE	LU	NL	CZ	PL	SK	RO	DK	FI	NO	SE
	Austria	Suiza	Alemania	España	Francia	Grecia	Italia	Portugal	Reino Unido	Bélgica	Luxemburgo	Países Bajos	República Checa	Polonia	Eslovaquia	Rumanía	Dinamarca	Finlandia	Noruega	Suecia
Aumenta o se mantiene estable	95	88	91	94	84	88	94	91	85	87	90	81	90	89	81	92	80	91	93	97
Aumenta	24	22	17	24	34	46	17	16	40	18	21	30	23	39	22	27	20	28	30	32
Se mantiene estable	71	67	74	70	50	42	77	75	45	70	69	50	67	50	59	65	60	63	63	65
Decrece	3	11	7	5	16	11	5	9	14	9	10	15	10	8	17	6	17	7	5	3

Se han omitido las respuestas "No saben"



Gráfico 04.04

Uso y expectativas de uso de vehículos de segunda mano en flotas corporativas los próximos 3 años, por tamaño de empresa - Turismos

- Considerándolo para los próximos tres años
- Ya en uso

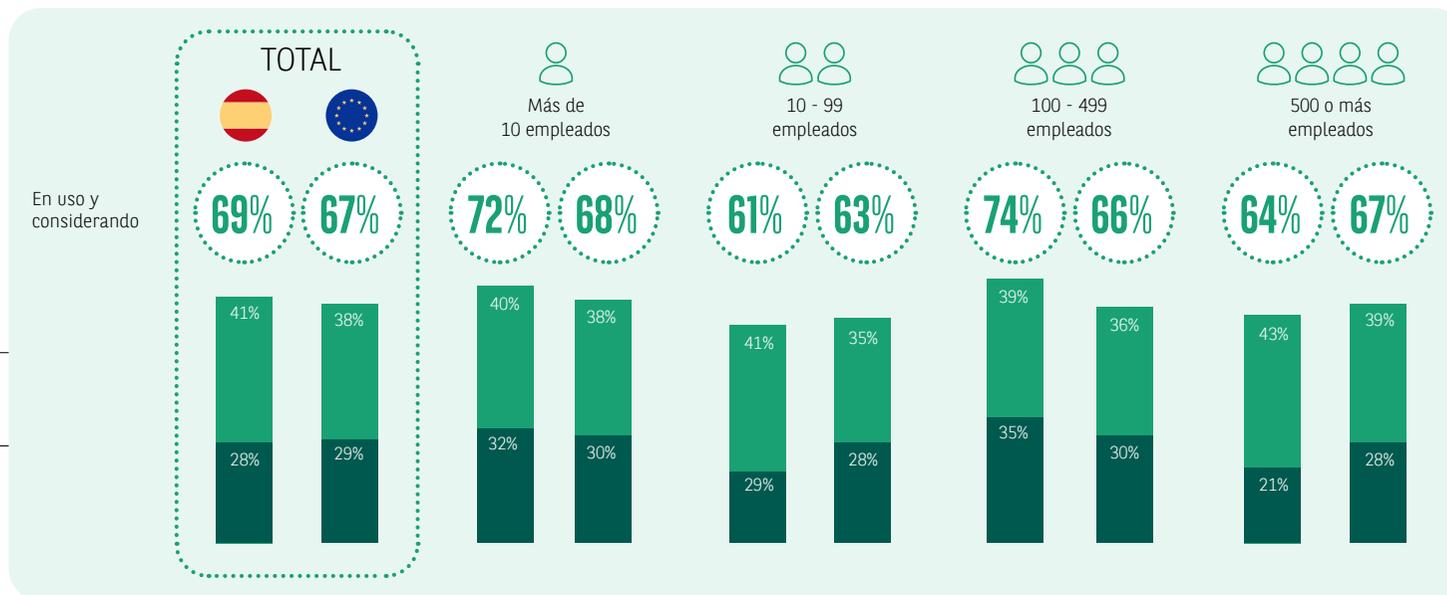


Gráfico 04.05

Uso y expectativas de uso de vehículos de segunda mano en flotas corporativas los próximos 3 años, por tamaño de empresa - LCV

- Considerándolo para los próximos tres años
- Ya en uso

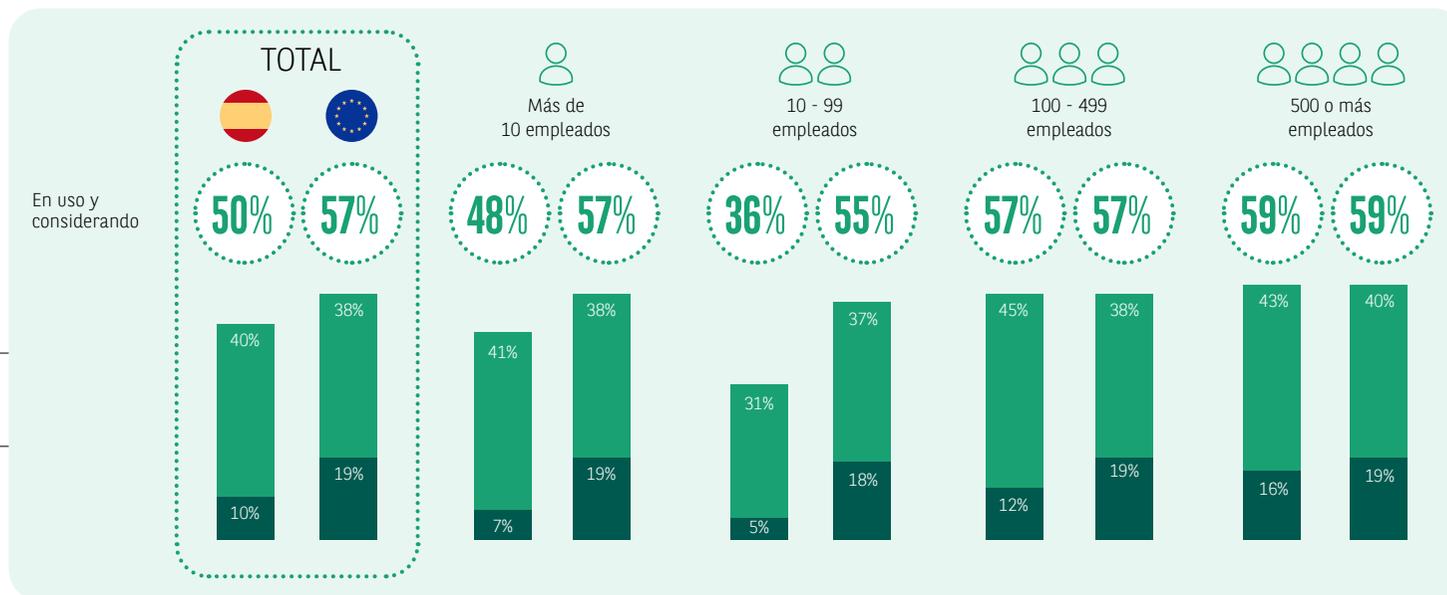


Gráfico 04.06

Uso y expectativas de uso de vehículos de segunda mano en flotas corporativas los próximos 3 años, por país – Turismos (%)



	AT	CH	DE	ES	FR	GR	IT	PT	UK	BE	LU	NL	CZ	PL	SK	RO	DK	FI	NO	SE
	Austria	Suiza	Alemania	España	Francia	Grecia	Italia	Portugal	Reino Unido	Bélgica	Luxemburgo	Países Bajos	República Checa	Polonia	Eslovaquia	Rumanía	Dinamarca	Finlandia	Noruega	Suecia
En uso y considerándolo	76	61	66	69	53	75	65	73	78	80	73	58	58	58	52	68	76	79	59	54
Considerándolo para los próximos tres años	37	48	36	41	39	39	25	40	24	47	35	38	44	40	38	35	32	36	37	38
Ya en uso	39	13	30	28	14	36	40	33	54	33	38	20	14	18	14	33	44	43	22	16

Se han omitido las respuestas "No saben"

Gráfico 04.07

Uso y expectativas de uso de vehículos de segunda mano en flotas corporativas los próximos 3 años, por país – LCV (%)



	AT	CH	DE	ES	FR	GR	IT	PT	UK	BE	LU	NL	CZ	PL	SK	RO	DK	FI	NO	SE
	Austria	Suiza	Alemania	España	Francia	Grecia	Italia	Portugal	Reino Unido	Bélgica	Luxemburgo	Países Bajos	República Checa	Polonia	Eslovaquia	Rumanía	Dinamarca	Finlandia	Noruega	Suecia
En uso y considerándolo	54	49	59	50	59	83	54	65	56	65	48	52	49	45	47	59	78	73	45	47
Considerándolo para los próximos tres años	44	36	39	40	47	35	45	40	40	31	36	45	37	36	32	37	39	33	34	35
Ya en uso	10	13	20	10	12	48	9	25	16	34	12	7	12	9	15	22	39	40	11	12

Se han omitido las respuestas "No saben"

Gráfico 04.08

Principales métodos de financiación - Turismos (%)



	Total		Más de 10 empleados		10 - 99 empleados		100 - 499 empleados		500 o más empleados	
	ESP	UE	ESP	UE	ESP	UE	ESP	UE	ESP	UE
Renting	42	27	43	26	33	26	40	27	52	28
Leasing	24	30	23	30	25	30	25	31	22	30
Crédito	14	11	18	10	21	11	9	10	9	12
Compra directa	18	29	14	30	21	29	23	29	16	28
Suma	98	97	98	96	100	96	97	97	99	98

Gráfico 04.09

Principales métodos de financiación - LCV (%)



	Total		Más de 10 empleados		10 - 99 empleados		100 - 499 empleados		500 o más empleados	
	ESP	UE	ESP	UE	ESP	UE	ESP	UE	ESP	UE
Renting	47	27	45	29	40	25	46	25	62	30
Leasing	24	30	25	29	26	32	26	31	18	30
Crédito	9	10	10	11	14	11	6	9	8	11
Compra directa	16	29	15	28	19	30	19	31	12	26
Suma	96	96	95	97	99	98	97	96	100	97

Gráfico 04.10

Uso y expectativas de uso de vehículos híbridos enchufables (PHEV) en flotas corporativas los próximos 3 años, por país – Turismos (%) 



	AT	CH	DE	ES	FR	GR	IT	PT	UK	BE	LU	NL	CZ	PL	SK	RO	DK	FI	NO	SE
	Austria	Suiza	Alemania	España	Francia	Grecia	Italia	Portugal	Reino Unido	Bélgica	Luxemburgo	Países Bajos	República Checa	Polonia	Eslovaquia	Rumanía	Dinamarca	Finlandia	Noruega	Suecia
En uso y considerándolo	38	42	54	40	65	28	50	41	61	44	36	57	28	35	21	32	41	35	49	61
Considerándolo para los próximos tres años	15	20	13	13	18	9	23	15	13	12	10	13	12	19	7	22	13	16	12	10
Ya en uso	23	22	41	27	47	19	27	26	48	32	26	44	16	16	14	10	28	19	37	51

Se han omitido las respuestas "No saben"

Gráfico 04.11

Uso y expectativas de uso de vehículos eléctricos (BEV) en flotas corporativas los próximos 3 años, por país – LCV (%) 



	AT	CH	DE	ES	FR	GR	IT	PT	UK	BE	LU	NL	CZ	PL	SK	RO	DK	FI	NO	SE
	Austria	Suiza	Alemania	España	Francia	Grecia	Italia	Portugal	Reino Unido	Bélgica	Luxemburgo	Países Bajos	República Checa	Polonia	Eslovaquia	Rumanía	Dinamarca	Finlandia	Noruega	Suecia
En uso y considerándolo	50	49	54	42	55	29	40	37	58	22	38	51	29	34	15	21	42	30	74	65
Considerándolo para los próximos tres años	16	27	21	15	24	15	21	19	21	9	10	16	14	16	5	17	19	18	19	23
Ya en uso	34	22	33	27	31	14	19	18	37	13	28	35	15	18	10	4	23	12	55	42

Se han omitido las respuestas "No saben"

Gráfico 04.12

Uso y expectativas de uso de soluciones de movilidad los próximos 3 años, por país (%)



	AT	CH	DE	ES	FR	GR	IT	PT	UK	BE	LU	NL	CZ	PL	SK	RO	DK	FI	NO	SE
	Austria	Suiza	Alemania	España	Francia	Grecia	Italia	Portugal	Reino Unido	Bélgica	Luxemburgo	Países Bajos	República Checa	Polonia	Eslovaquia	Rumanía	Dinamarca	Finlandia	Noruega	Suecia
En uso y considerándolo	90	93	96	89	93	92	92	92	99	95	87	96	93	85	83	93	93	88	95	95
Considerándolo para los próximos tres años	15	12	9	15	10	15	9	12	15	19	10	8	17	30	6	26	12	12	5	10
Ya en uso	75	81	87	74	83	77	83	80	84	76	77	88	76	55	77	67	81	76	90	85

Se han omitido las respuestas "No saben"



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 (BA)
- Instituto Nacional de Estadística
- Eurostat
- BNP Paribas

Las previsiones de BNP Paribas han sido calculadas en el mes de marzo de 2024.

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 2024.

B.1. Metodología de cálculo de transferencias de vehículos usados

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

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

1

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

2

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

3

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

4

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

5

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

6

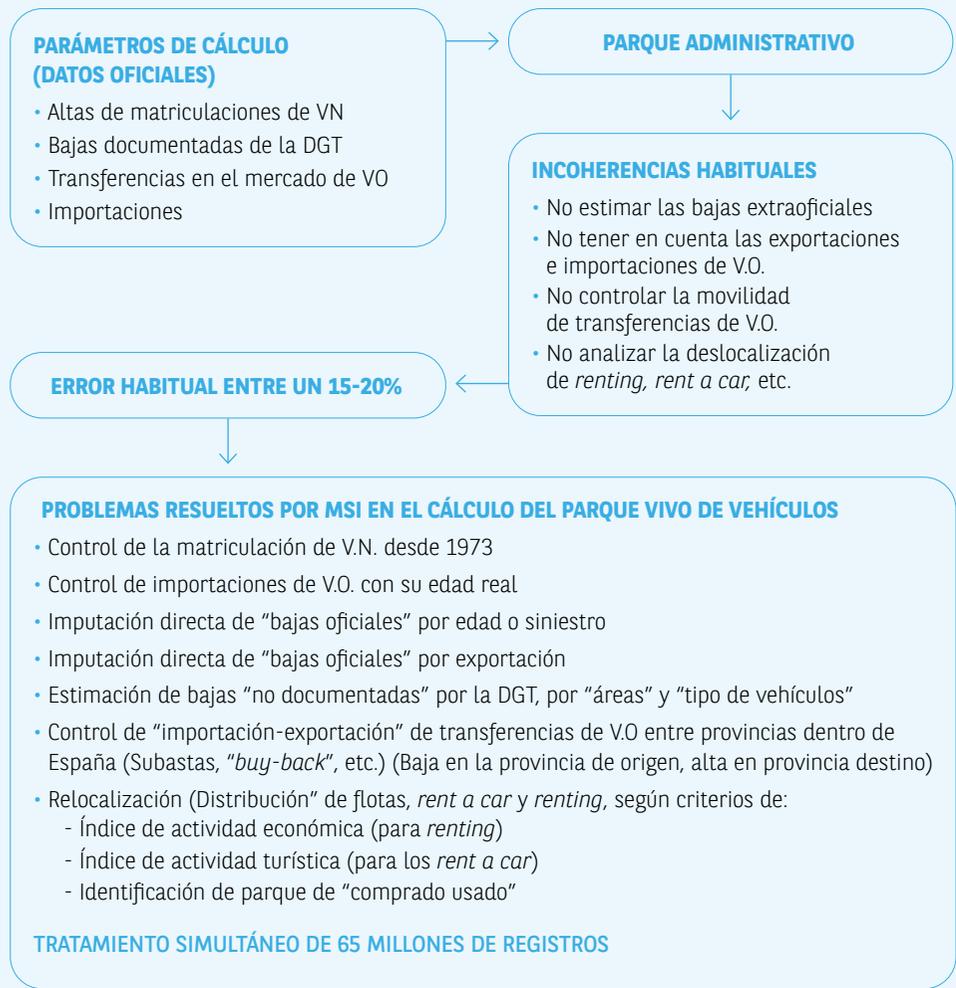
Las exportaciones de coches usados vienen reportadas por la DGT como BAIAS, por lo que es necesario tener en cuenta las bajas para depurar los Km 0 de exportación, los "buy-back" y los *rentings* que en realidad son transferencias salen del país.

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:



B.3. Metodología de cálculo del parque por canal de distribución

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

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.

- 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.

03: DIAGNÓSTICO POSVENTA Y SEGURIDAD VIAL

C. ESTUDIO DE COCHES DE EMPRESA

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

La metodología aplicada en el estudio ha consistido en una entrevista “*face to face*” con una duración de entre 30 y 40 minutos en el lugar de trabajo durante el mes de febrero de 2024.

Para ello, el estudio se ha realizado sobre una muestra de 462 usuarios de este tipo de vehículos en otras tantas empresas de todo el país, con las siguientes cuotas a cumplir:

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

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

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

D. ESTUDIO DE VEHÍCULOS ENCHUFABLES

El estudio, elaborado por GiPA, tiene como objetivo obtener información sobre la percepción del consumidor respecto los vehículos enchufables (BEV+PHEV), incluyendo sus hábitos de compra, preferencias de marca, y satisfacción general con la experiencia de ser propietario de un vehículo enchufable.

La metodología aplicada en el estudio ha consistido en una encuesta CAWI de aproximadamente 20 minutos durante el tercer trimestre de 2023. La encuesta se ha dirigido a un panel de personas propietarias de vehículo enchufable como mínimo los últimos 6 meses y responsables de su cuidado y mantenimiento.

Para ello, el estudio se ha realizado sobre una muestra de 3,906 usuarios en 7 países, de los cuales 503 usuarios en España, con las siguientes cuotas a cumplir:

- Características socio-demográficas.

Asimismo, la encuesta ha sido ponderada según datos reales del parque de vehículos, según:

- Tipo de motorización (PHEV y BEV).
- Edad del vehículo.

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

04: BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS

E. BARÓMETRO ARVAL MOBILITY OBSERVATORY

Estudio realizado por el *Arval Mobility Observatory* en colaboración con Ipsos:

- Muestra global: 8.605 entrevistas, 5.854 en Europa, 1.650 en América y 1.101 en el resto del mundo (TR, MA, AU, NZ).
- *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: 166
 - Empresas de 100 o más empleados: 134
- Cuotas:
 - Tamaño de compañía
 - Sector
- Período de campo: 11 de septiembre al 23 de octubre de 2023.
- Método de entrevista: Telefónico mediante sistema CATI (*Computer-Assisted Telephone Interviewing*), con una duración media de 26'.

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

