

EL PARQUE ESPAÑOL DE AUTOMOVILES TIENE PROBLEMAS. Y SON GRAVES

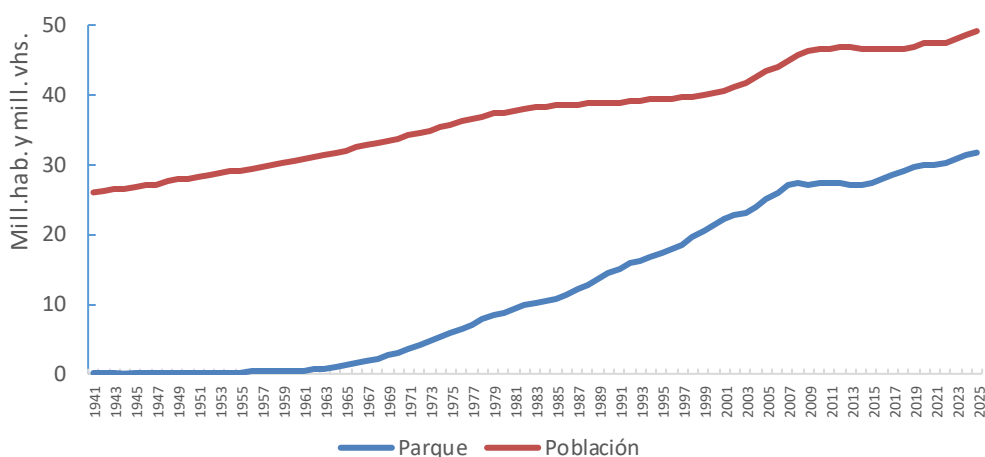


Miguel Aguilar Esteban
Presidente de la CT4 'Automóvil, Economía y Sociedad'
Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA)

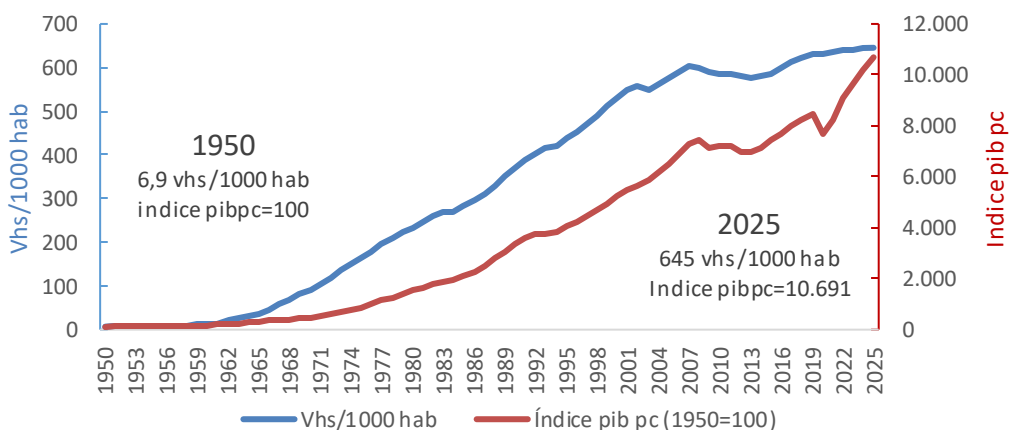
La movilidad es un indicador clave de desarrollo socioeconómico y la creación y expansión de un parque de vehículos capaz de aportarla es un objetivo fundamental de una sociedad moderna. La interacción social y la capacidad de desplazarse forman un círculo virtuoso que genera cultura, sentido de pertenencia y crecimiento económico. La irrupción del automóvil a principios del siglo pasado como medio de transporte personal para el conjunto de la población ha transformado las economías, las sociedades y la comunicación geopolítica, aumentando enormemente el conocimiento mutuo, las posibilidades de elección laboral y social y en definitiva, la riqueza física y cultural de las personas y de sus colectivos.

Pero, como todos los avances civilizatorios, la creación de un parque suficiente de vehículos ha requerido tiempo y capacidad de gasto. El incremento de la renta per cápita y el aumento del parque se mueven en un bucle de realimentación hasta el nivel óptimo de motorización, función evidentemente de la población y de sus necesidades específicas de desplazamiento de personas y de mercancías, derivadas tanto del tamaño del país como de la distribución poblacional.

EVOLUCIÓN DEL PARQUE ESPAÑOL DE VEHÍCULOS

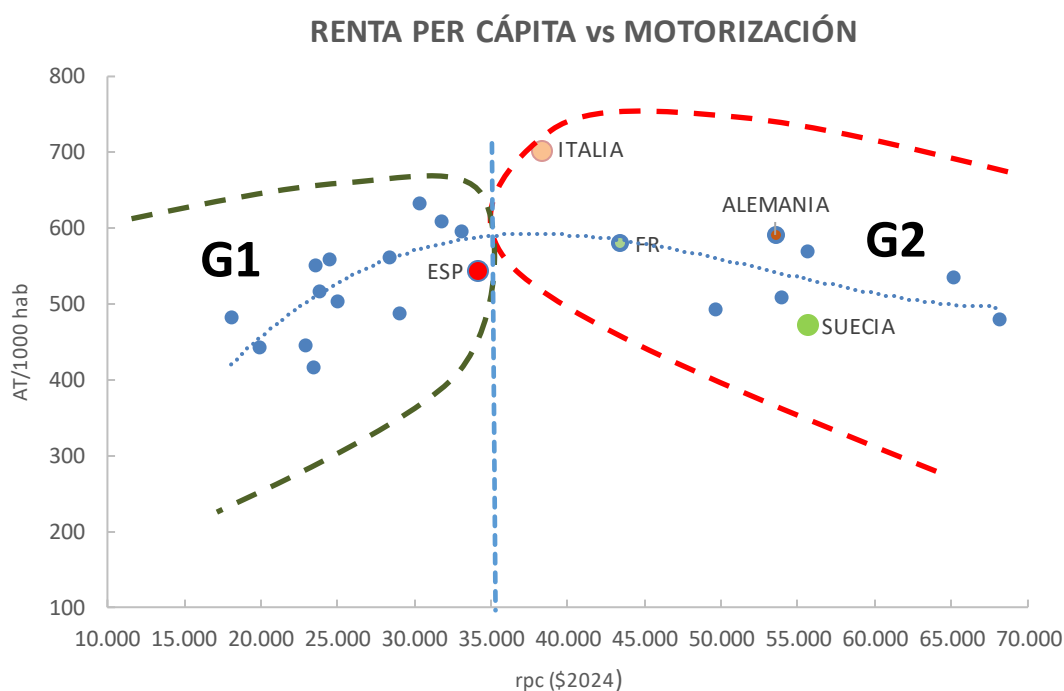


MOTORIZACIÓN Y RENTA PER CÁPITA EN ESPAÑA



Centrándonos en los automóviles de turismo (AT), componente fundamental del parque de vehículos, y sin dejar de lado otros factores que influyen en la motorización de una sociedad, tales como la disponibilidad de infraestructuras, la existencia de alternativas de movilidad, la presión de consumos sustitutivos o competitivos, -como la vivienda o el equipamiento doméstico, por ejemplo- la variedad y precio relativo de la oferta de automóviles, etc., no cabe duda de que el nivel de renta es el que de forma más crítica condiciona la compra de un automóvil.

En una visión europea esta relación también se confirma, separando con nitidez dos grupos de países con binomios nivel de renta/motorización bien diferenciados, dentro de una evolución tendencial creciente en sus inicios y progresivamente estabilizada en torno al valor de saturación propio de cada sociedad. En este valor más o menos estable influyen elementos físicos y sociales como el tamaño del país o su distribución poblacional pero también preferencias nacionales hacia el producto automóvil, que separan los índices de lo que sería la tendencia, con los casos más llamativos de Italia como aparentemente más proclive y Suecia como la de menor apetencia.



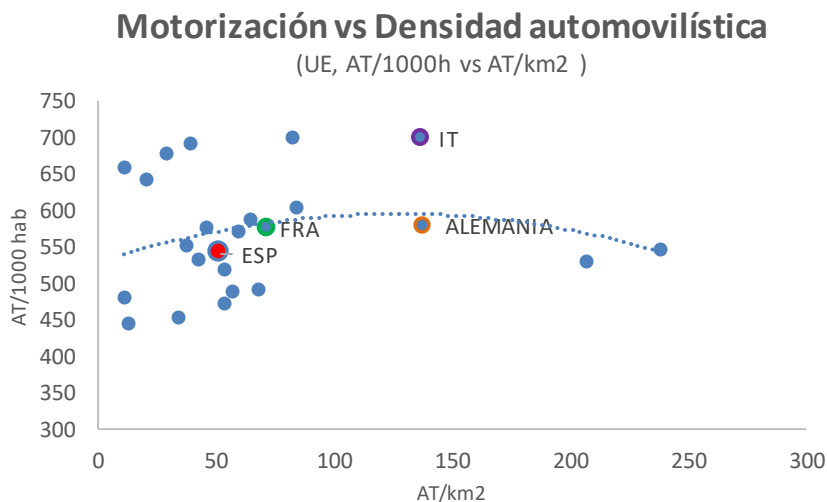
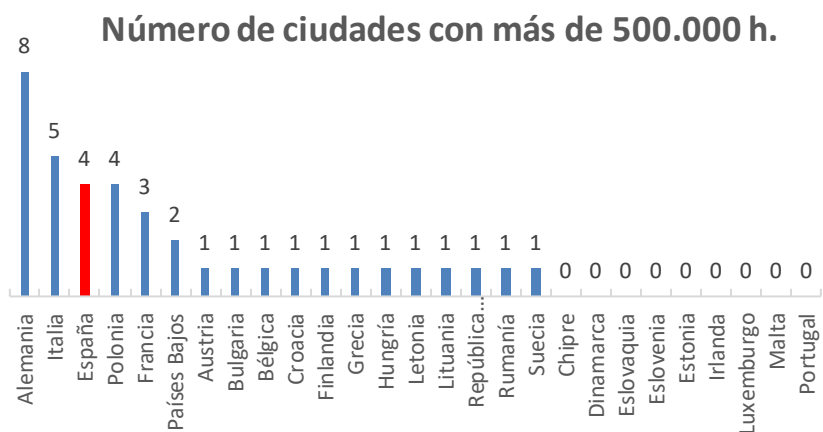
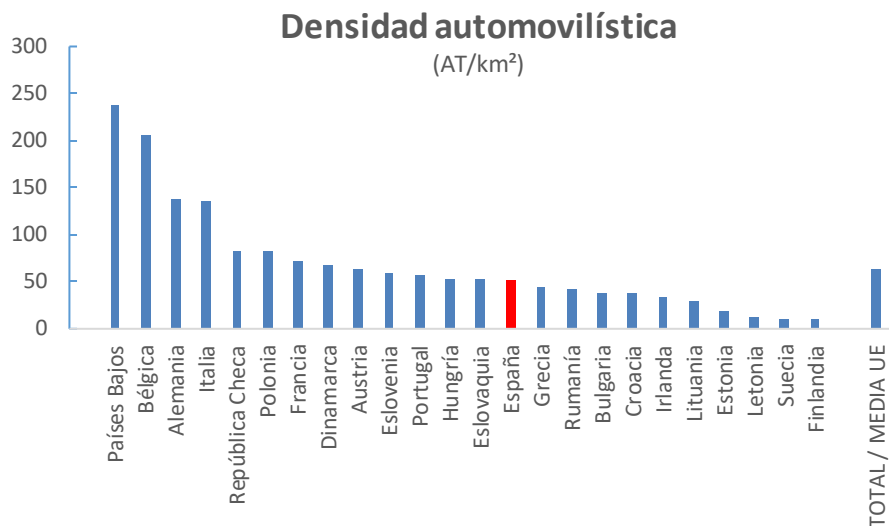
G1: Bulgaria, Rumanía, Hungría, Letonia, Grecia, Croacia, Polonia, Eslovaquia, Portugal, Lituania, Estonia, Rep. Checa, Eslovenia. **ESPAÑA.**

G2: Italia, Francia, Finlandia, Alemania. Bélgica, Suecia, Austria, Países Bajos, Dinamarca.

(No se han incluido Chipre, Malta, Luxemburgo e Irlanda por ser poco representativas por tamaño o nivel de renta media)

Pero, como se apuntaba, adicionalmente a esta relación “fuerte” entre renta y motorización, las necesidades de movilidad, y por tanto el tamaño del parque automotriz, también vienen afectadas por variables territoriales y de distribución poblacional. La superficie y el número de grandes ciudades, con su “efecto metrópoli” que genera necesidades de movilidad autónoma de corta y media distancia, refuerzan la tenencia de vehículos por parte de los hogares, especialmente cuando, como sucede en los países desarrollados, las familias están plenamente integradas en el mundo laboral. En ese sentido, la situación española, aunque parece razonablemente adecuada en términos cuantitativos, con índices (645 vhs/1000 habitantes en el conjunto de vehículos y 544

en turismos) cercanos a la tendencia UE renta-motorización, puede resultar todavía insuficiente si se tiene en cuenta su baja densidad automovilística, con un segundo lugar en superficie dentro de la UE y cuatro ciudades por encima de 500.000 habitantes.

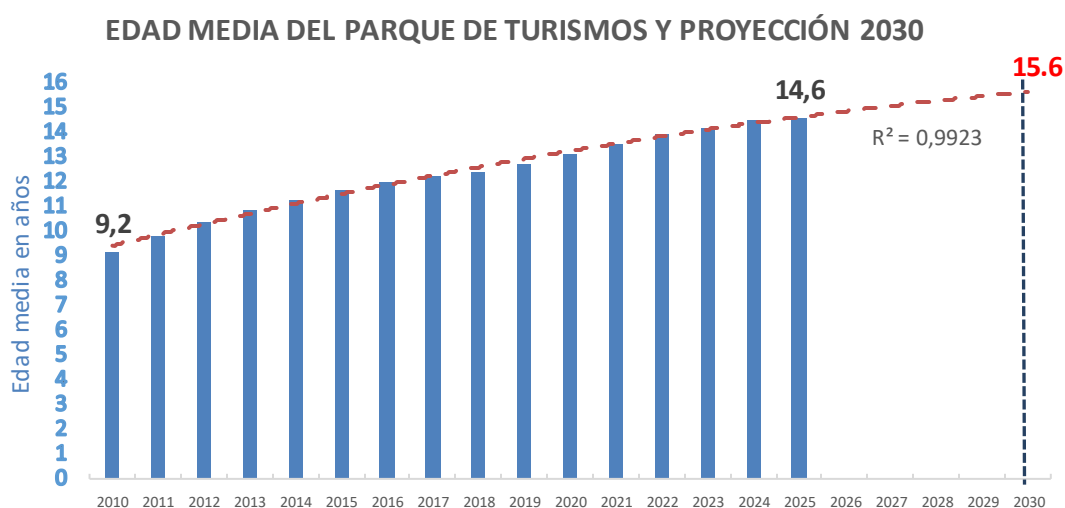


En cualquier caso, el análisis de estos datos, tanto la comparativa UE como la propia evolución del parque español de automóviles de turismo, apunta a un nivel de parque relativamente acorde con la situación socioeconómica española en lo que respecta a cantidad, es decir, a la disponibilidad de medios de transporte personal y por consiguiente al acceso a la movilidad personal y a su aportación al bienestar social. Pero la validez cuantitativa del parque cambia drásticamente cuando la evaluación se centra en su calidad y en las tendencias de la misma, que arrojan inequívocos resultados negativos. Y este hecho plantea problemas graves de presente y, sobre todo, de futuro, especialmente frente a unas nuevas y muy diferentes condiciones de entorno de mercado a partir de 2035.

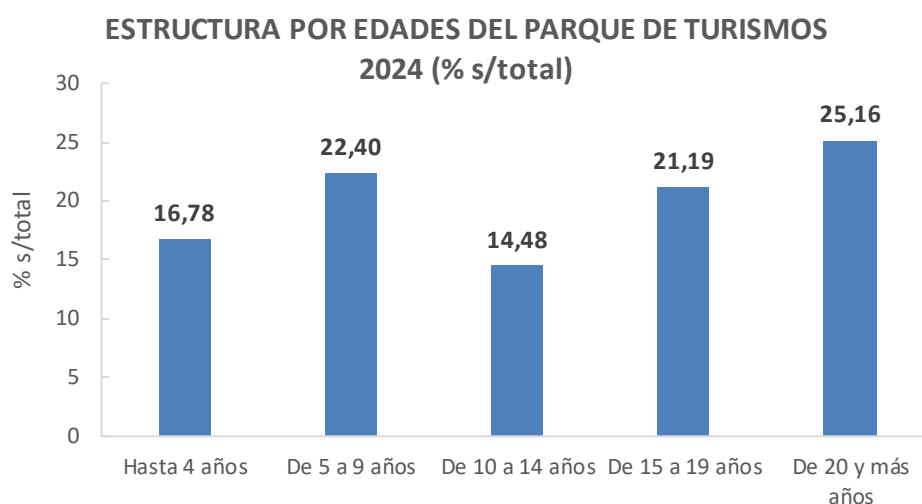
En una primera aproximación, la calidad de un equipamiento doméstico puede entenderse como las prestaciones que proporciona y su mantenimiento a lo largo del tiempo. En ese sentido la calidad del parque de automóviles se referiría al grado de innovación tecnológica y fiabilidad del conjunto de vehículos que lo componen. Y dada la gran variedad de tipologías existente en la realidad de los automóviles en circulación, la visión habitual de la calidad del parque la enlaza directamente con su edad, en el sobreentendido de que las prestaciones se van reduciendo a lo largo de la vida útil de las unidades que lo componen, las cuales además se van quedando rezagadas respecto de las mejoras y nuevos requisitos tecnológicos que se van introduciendo en los nuevos modelos.

Aceptando por tanto la edad del parque como variable representativa de su calidad, los índices habitualmente empleados son la edad media, como expresión del calidad global del parque, y los porcentajes que representan determinados subconjuntos del mismo tales como los mayores de 10 o 20 años, los menores de 2 o de 4, etc.. Y estas medidas, tanto en términos absolutos como en relación a la situación de los países de nuestro entorno, y tanto en nivel como en tendencia, son las que sin lugar a dudas obligan a calificar de problema grave la realidad actual del parque español de automóviles.

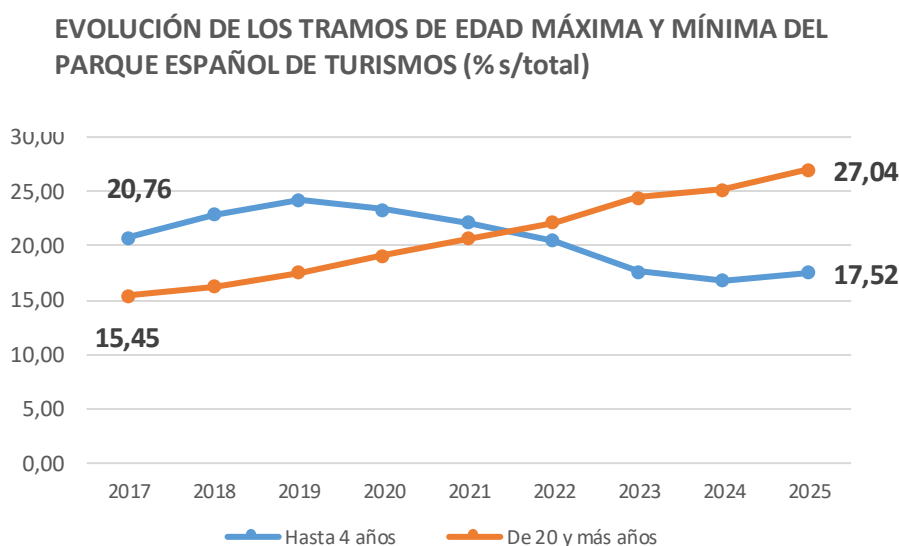
Analizando en primer lugar, la edad media de los automóviles del parque español, la cifra actual (2025) de 14,6 años no sólo es muy preocupante sino que además sigue una tendencia consistentemente creciente, que en una extrapolación simple pero con alto grado de ajuste, apunta a una edad de 15,6 años al finalizar la década.



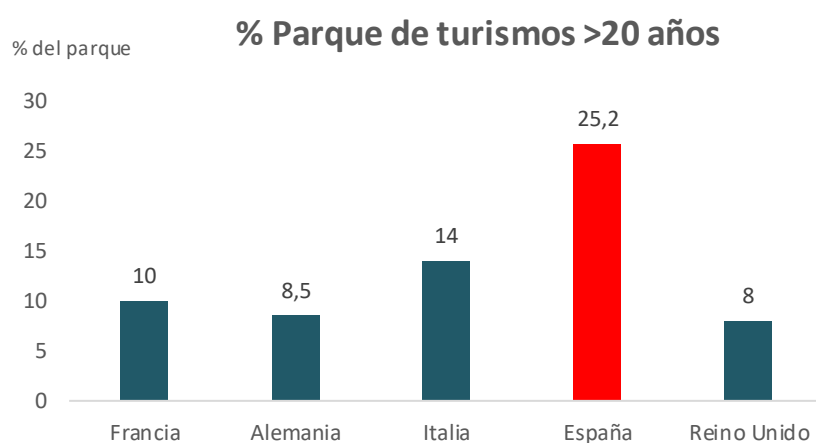
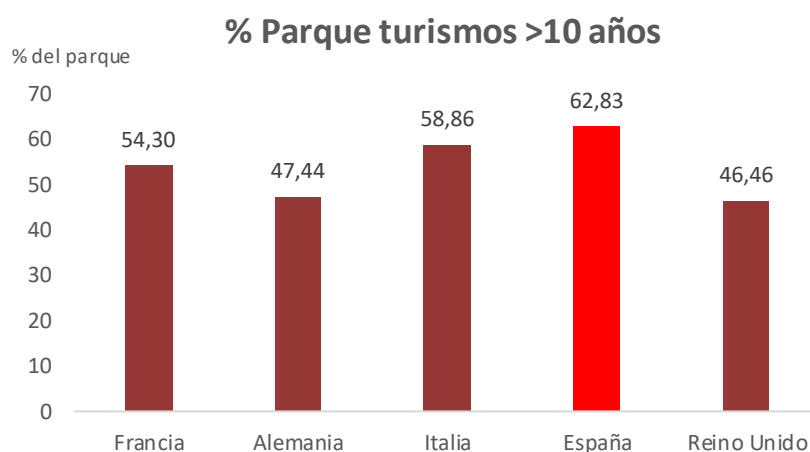
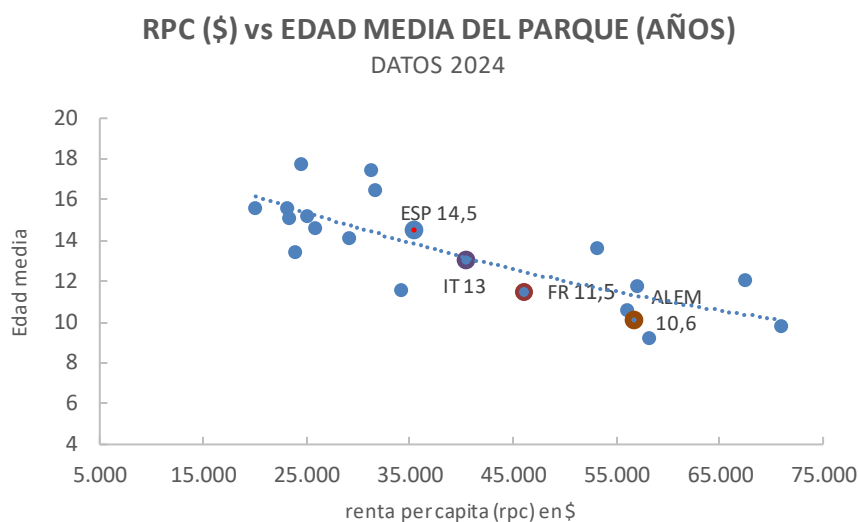
En cuanto a la estructura por edades del parque, la situación en 2024 muestra un predominio muy evidente de los tramos de edad más elevados, con una aportación relativamente escasa de las entradas de vehículos jóvenes.



Y aunque afectada sin duda por las crisis de la pandemia y las incertidumbres en oferta y demanda, la evolución reciente de los segmentos de edad más extremos, menor o igual a 4 años y de 20 o más, deja un elemento de seria preocupación adicional, con tendencias a la baja en los nuevos entrantes y mantenimiento e incluso ligero crecimiento, en los de mayor antigüedad.



El elevado nivel de la vida media actual de los automóviles en circulación en España y su acusada tendencia al empeoramiento son una excepción en los grandes países del conjunto europeo (Alemania, Francia e Italia) donde la vida media oscila entre 10,6 y 13 años. Además de su muy alta media de edad, los porcentajes del parque español con edades consideradas “altas” (10 años) o “muy altas” (20 años) sobresalen en sentido muy negativo entre los países de nuestro entorno de nivel socioeconómico comparable (los anteriores más Reino Unido).

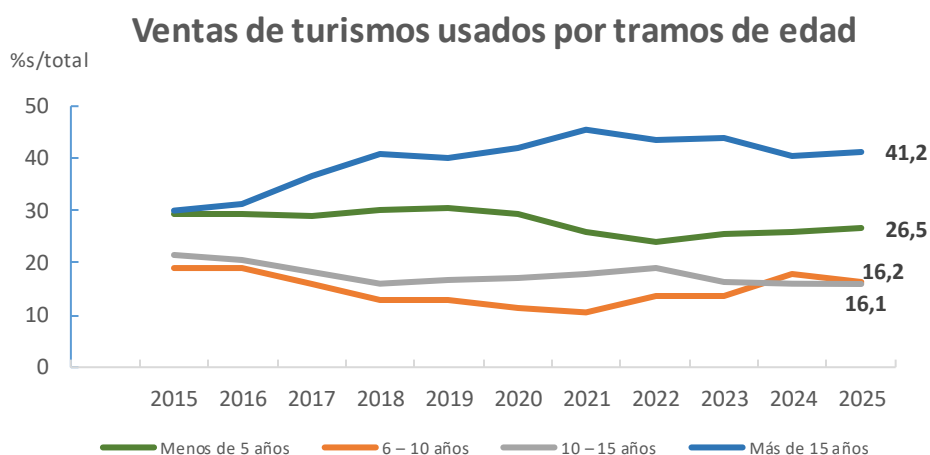


La fuerte correlación entre edad de un vehículo y probabilidad de accidente o, con menos trascendencia social pero sí económica, su incidencia en el coste de uso, las emisiones o la adecuación a la regulación nacional y europea, hace de esta situación un problema muy grave cuya falta de corrección rápida introducirá al parque español en un escenario imprevisible al irse

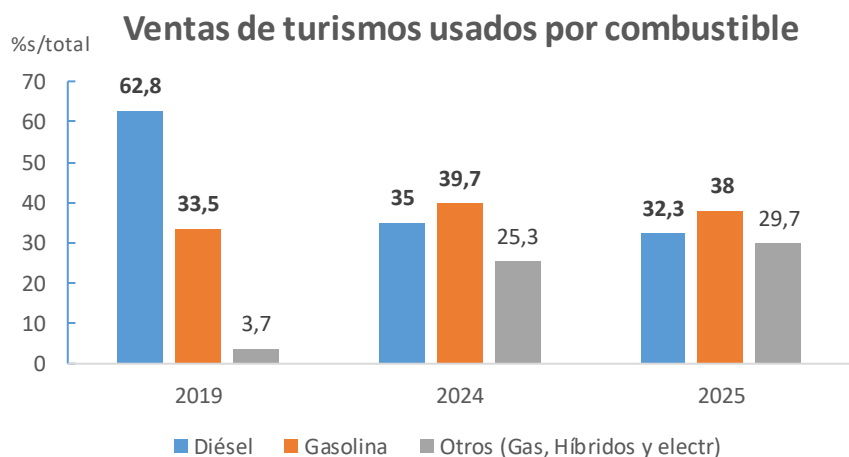
cumpliendo los plazos, cualesquiera que estos resulten finalmente, para la eliminación de los combustibles fósiles en la Unión Europea.

Por otro lado pero dentro del análisis de los múltiples factores que inciden en la edad promedio del parque de vehículos, las operaciones en el mercado de VO (vehículos de ocasión, es decir, ya usados) como sustituto y/o complemento del mercado de vehículos nuevos (VN), aportan información importante tanto por su volumen, en términos absolutos y en relación al mercado de VN, como sobre todo, por la edad y el tipo de los modelos más demandados.

En el caso español, el mercado de turismos de ocasión en 2024 era de 2,2 millones de unidades, duplicando prácticamente al mercado de vehículos nuevos. Y si se atiende a las actuales tendencias en el mercado español de VO, los modelos más baratos, típicamente Diesel y con antigüedades en el entorno de los 10-20 años, son los de mayores compras, lo que se correspondería con un acceso al mercado de numerosos compradores de bajo poder adquisitivo.



En lo que se refiere específicamente a la motorización diesel, la escasez de oferta y las regulaciones locales (Zonas de Bajas Emisiones y otras restricciones) están incidiendo ya en el porcentaje de este tipo de vehículos, que aun así mantienen una posición muy destacada, con casi un tercio del total de ventas de VO.



Considerando conjuntamente los malos índices cualitativos del parque español de automóviles de turismo y la presión sistemática hacia vehículos viejos y baratos en el mercado de VO, las tendencias predominantes configuran un escenario de gran dualidad, con una parte importante de la demanda, la de automóviles de ocasión orientada hacia modelos y tecnologías si no obsoletos, sí de bajísima calidad relativa y un mercado de vehículos nuevos incapaz de revertir la edad media del conjunto. El efecto renta sobre gran parte de los compradores, que necesitan movilidad pero no pueden permitirse un vehículo joven, se suma a un diferencial de precios todavía muy alto entre ambos mercados y, muy especialmente, a una gran incertidumbre sobre el tipo de vehículo más adecuado a medio y largo plazo, es decir para un período de uso que en el caso de los turismos adquiridos por particulares ha pasado de 9 años en 2019 a casi 13 en 2025.

En definitiva, la baja matriculación de vehículos nuevos, el alargamiento del período medio de tenencia y el recurso mayoritario al mercado de usados forman un conjunto de señales muy peligrosas para la salud de un parque ya muy deteriorado y que no puede ni debe seguir esas tendencias en lo que resta de década. Con independencia de la importante necesidad social y económica de mejorar la calidad de nuestro parque, urge una corrección significativa antes de que la aplicación progresiva de las regulaciones imprescindibles sobre descarbonización impida o reduzca severamente la movilidad de gran parte de la población española, insertándola en lo que podríamos denominar “pobreza en movilidad”.

Como se decía al inicio, el parque español de automóviles tiene problemas y son graves.

Fuentes de datos: Banco Mundial, Eurostat, ACEA, INE, DGT, ANFAC, Faconauto, Ganvam, coches.net y coches.com