

**EVOLUCIÓN DEL PARQUE MÓVIL,  
LA MOVILIDAD  
Y LOS MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLE PARA  
TODOS LOS CONSUMIDORES**



**ADICAE**  
Consumidores Críticos,  
Responsables y Solidarios



Con el apoyo del Ministerio de Consumo.  
Su contenido es responsabilidad exclusiva de la Asociación.

# **Evolución del parque móvil, la movilidad y los modos de transporte sostenible para todos los consumidores**

Estudio coordinado por el departamento técnico de ADICAE con la redacción de Eva García Alegre.

1.- El horizonte europeo de 2050

2.- Ley de cambio climático

3.- La hoja de ruta del Ministerio: *Movilidad y transporte  
sin emisiones*

4.- La inflación como desencadenante: *Los carburantes,  
en escalada sin fin*

5.- Así nos movemos los consumidores

6.- Conclusiones: El reto de la electrificación

# Movilidad sostenible, ODS, situación de partida y retos para los consumidores

La difícil transición hacia un nuevo modelo que cuente con la ciudadanía

## *El horizonte europeo de 2050*

Desde el objetivo de la CE de diseñar un marco normativo e institucional que plantee un modelo de movilidad sostenible, en el que se prioricen energías limpias y modos de transporte menos individuales su presidenta, Úrsula von der Leyen, destaca que uno de los ejes estratégicos para alcanzar este proceso de forma exitosa y cumpliendo con los ambiciosos objetivos marcados para 2030 y 2050 es la movilidad y el transporte sostenible.

La Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 24 de junio de 2021, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1999 («Ley Europea del Clima»), viene a transformar el compromiso político incluido en el Pacto Verde de alcanzar la neutralidad climática

en 2050 en una obligación, y da a los ciudadanos y las empresas europeos la seguridad jurídica y la predictabilidad que necesitan para acometer esa transición.

Hasta culminar con emisiones negativas a partir de 2050, la Ley Europea establece un objetivo vinculante para la Unión de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero (las emisiones una vez deducidas las absorciones) en al menos un 55 % de aquí a 2030 con respecto a los niveles de 1990. Con el fin de garantizar que se tomen medidas suficientes para reducir y evitar las emisiones de aquí a 2030, la Ley del Clima introduce un límite de 225 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente a la contribución de las absorciones a dicho objetivo. La Unión también tratará de lograr un mayor volumen de sumidero neto de carbono de aquí a 2030, así como el cambio de uso de la tierra



y las actividades forestales, que elevará en la práctica el objetivo de reducción para 2030 al 57%.

Es precisamente en los acuerdos previos del Coreper- Comité de Representantes Permanentes de los Gobiernos de los Estados miembros- donde se fijó la creación de un consejo científico consultivo europeo sobre cambio climático, compuesto por quince expertos científicos de alto nivel de diferentes nacionalidades con un máximo de dos miembros que posean la nacionalidad del mismo Estado miembro, con mandatos de cuatro años. Este consejo independiente se encargará, entre otras cosas, de proporcionar asesoramiento científico y de elaborar informes sobre las medidas adoptadas por la UE, los objeti-

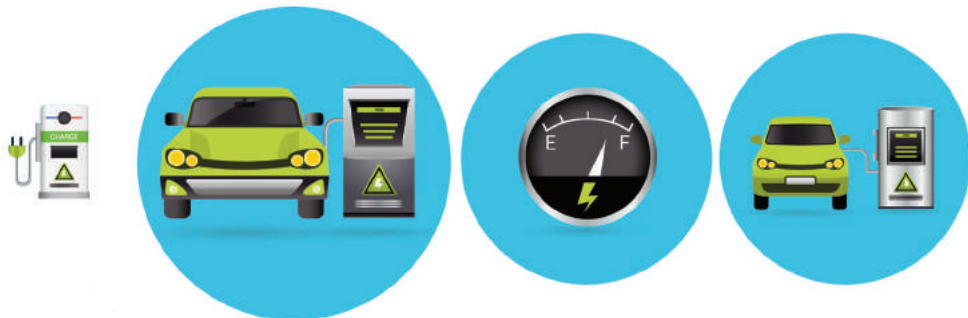
vos climáticos, los presupuestos indicativos de emisiones de gases de efecto invernadero y la coherencia con la legislación europea sobre el clima y con los compromisos internacionales de la UE en el marco del Acuerdo de París.

Se abre desde este momento el proceso de transición más ambicioso, al menos sobre el papel, de entre todos los que llevan consigo la etiqueta de 'ecológica'. Es el paso de un modelo de movilidad y transporte basado en el vehículo privado en combustible fósil a otro modelo electrificado, que priorice la colectivización de los modos de transporte y que, en lo posible, minimice impactos, distancias y viajes para optimizar la trama de ciudades y espacios urbanos. ¿Está España preparada para su viaje más largo?

## Ley de cambio climático

La transición ecológica simboliza el camino a recorrer para lograr el objetivo de cero emisiones, siendo uno de los pilares sobre el que se sustenta una apuesta firme por las energías renovables. El Proyecto de Ley de cambio climático y transición energética, presenta una oportunidad para

nuestro país, tanto desde el punto de vista económico como del punto de vista social, facilitando la distribución equitativa de la riqueza en el proceso de descarbonización, y contribuyendo a su modernización. De esta manera, la ley pone en el centro de la acción política la lucha contra



el cambio climático y la transición energética, como vector clave de la economía y la sociedad para construir el futuro y generar nuevas oportunidades socioeconómicas, da tal forma que a las medidas que regulan la acción climática, se acompañen la coordinación de las políticas sectoriales, asegurando coherencia entre ellas.

Las transformaciones que se van a producir en el sistema energético, que revertirán en la economía en su conjunto, como consecuencia de dicha transición, mejorarán la eficiencia energética de la economía. Al menos, y concretamente, eso es lo que pretende la previsión en cifras de la ley:

- La intensidad energética primaria de la economía española se reduzca anualmente en un 3,5% anual hasta 2030.
- La dependencia energética del país, del 74% en 2017, se estima que descienda al 61% en el año 2030 como consecuencia de la caída de las importaciones de carbón y de petróleo. Estas caídas estarán provocadas por la transición hacia una economía más eficiente y basada en tecnologías renovables en todos los sectores de la economía, beneficiando la balanza comercial y la seguridad energética nacional.
- Se movilizarán más de 200.000 millones de euros de inversión a lo largo de la década 2021-2030, contribuyendo al alza del PIB de forma anual, entre 16.500 y 25.700 millones de euros al año.

**El  
objetivo  
de esta  
transformación  
es que descienda  
un 61% la  
dependencia  
energética  
del país**

- El empleo neto aumentará entre 250.000 y 350.000 personas al final del período.

Destaca la regulación en el Título III, en concreto su artículo 10, donde se apuesta por el fomento del uso de gases renovables como el biogás, biometano o el hidrógeno.

Por su parte, en el capítulo 11, se contempla el uso de combustibles alternativos sostenibles en el transporte aéreo.

“1. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, establecerá objetivos anuales de suministro de biocarburantes en el transporte aéreo, con especial énfasis en los biocarburantes avanzados y otros combustibles renovables de origen no biológico.






2. Reglamentariamente el Gobierno adoptará las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de los objetivos de suministro de biocarburantes en el transporte aéreo, con especial énfasis en los biocarburantes avanzados y otros combustibles renovables de origen no biológico en el transporte aéreo, incluidos los combustibles sintéticos en cuya fabricación se hayan usado exclusivamente materias primas y energía de origen renovable. En particular, estas medidas podrán incluir:

- a) Los tipos de producto con que se deberán cumplir los objetivos y los sujetos obligados.
  - b) Un sistema de certificación que permita la supervisión y control de las obligaciones, así como mecanismos de flexibilidad que favorezcan la máxima eficiencia en el logro de los objetivos.
3. A los efectos de lo dispuesto en este artículo, los biocarburantes y otros combustibles renovables de origen no biológico que se incorporen en el transporte

aéreo deberán cumplir con los criterios de sostenibilidad definidos por la normativa de la Unión Europea y nacional sobre biocombustibles y otros combustibles renovables de origen no biológico, en particular, los previstos en la Directiva 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, con el fin de evitar el empleo de materias primas con efectos negativos indirectos sobre el medio ambiente y la calidad del aire”.

## **La hoja de ruta del Ministerio**

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha desarrollado una hoja de ruta sobre movilidad, infraestructuras y transporte para los próximos 10 años, que se traduce en los siguientes OBJETIVOS:

-  **Objetivo Estratégico 1: Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo.**
-  **Objetivo Estratégico 2: Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.**
-  **Objetivo estratégico 3: Prevenir y reducir los impactos del cambio climático y mejorar la resiliencia.**
-  **Objetivo estratégico 4: Hacer una gestión sostenible de los recursos y favorecer la economía circular.**
-  **Objetivo estratégico 5: Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.**



Objetivo estratégico 6: Fomentar la cohesión social y buscar la equidad.



Objetivo estratégico 7: Impulsar y favorecer la Economía Urbana.



Objetivo estratégico 8: Garantizar el acceso a la Vivienda.



Objetivo estratégico 9: Liderar y fomentar la innovación digital.



Objetivo Estratégico 10: Mejorar los instrumentos de intervención y la gobernanza.

- a) Los tipos de producto con que se deberán cumplir los objetivos y los sujetos obligados.
  - b) Un sistema de certificación que permita la supervisión y control de las obligaciones, así como mecanismos de flexibilidad que favorezcan la máxima eficiencia en el logro de los objetivos.
3. A los efectos de lo dispuesto en este artículo, los biocarburantes y otros combustibles renovables de origen no biológico que se incorporen en el transporte

aéreo deberán cumplir con los criterios de sostenibilidad definidos por la normativa de la Unión Europea y nacional sobre biocombustibles y otros combustibles renovables de origen no biológico, en particular, los previstos en la Directiva 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, con el fin de evitar el empleo de materias primas con efectos negativos indirectos sobre el medio ambiente y la calidad del aire”.





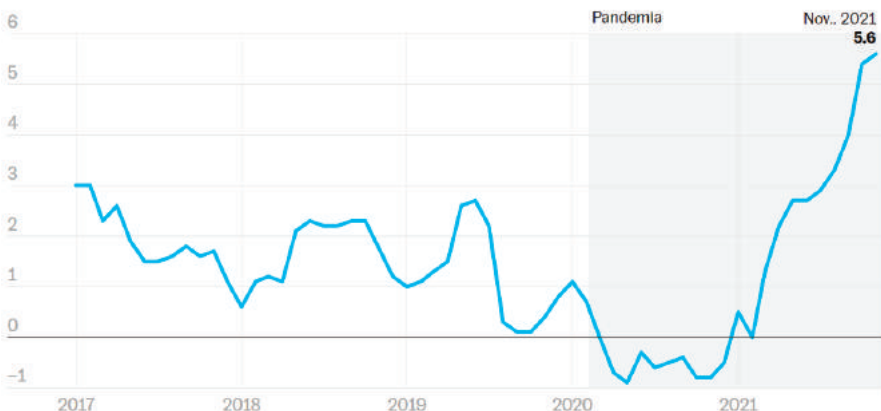
## Movilidad y transporte sin emisiones

El Título IV de la referida Ley dedica su regulación a la movilidad y transporte sin emisiones, con la puesta en práctica de las siguientes medidas:

- En el 2050 el parque de turismos y vehículos comerciales ligeros se compondrá de unidades sin emisiones directas de CO<sub>2</sub>. Para ello en 2030 bajas emisiones directas de CO<sub>2</sub> en el parque nacional de vehículos según sus diferentes categorías.
- En el año 2040 los vehículos serán con emisiones de 0gCO<sub>2</sub>/km. A tal efecto, se incluirán medidas de apoyo a la I+D+i.
- En el año 2023 los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares introducirán en la planificación de ordenación urbana medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad, como fomento del uso de la bicicleta.
- Fomento del uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga y de impulso de la movilidad eléctrica compartida.
- Las comunidades autónomas insulares, considerando su vulnerabilidad frente al cambio climático, podrán instar al Estado el establecimiento de medidas de promoción de movilidad limpia, consistentes en restricciones en su ámbito territorial de la circulación de turismos y furgonetas.
- El Gobierno adoptará medidas para la reducción paulatina de las emisiones generadas por el consumo de combustibles fósiles de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas físicas cuando estén amarrados o fondeados en los puertos, con un objetivo de cero emisiones directas de éstos, en los puertos de competencia del Estado para el año 2050.

### IPC en España. Noviembre 2021

Variación Interanual (%)





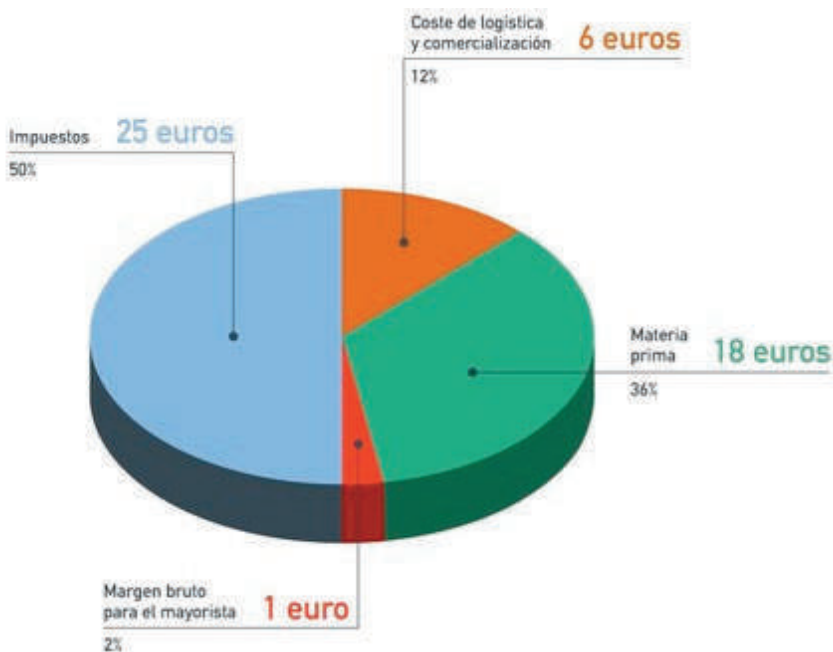
Pero, dicho ya lo que se quiere hacer... ¿Sabemos en qué posición de partida estamos?

## La inflación como desencadenante

El índice de precios de consumo (IPC) sitúa a la inflación en noviembre en una subida del 5,6% respecto al año pasado, dos décimas por encima de la registrada en octubre, y su nivel más alto desde septiembre de 1992, hace casi tres décadas. Este resultado fomenta la inquietud por la pérdida de poder adquisitivo de los ingresos de los consumidores, y evidencia la aparición de nuevos obstáculos a la recuperación, ya que ante la escalada de precios en energía,

la afección en todos los sectores es patente. Entre ellos, la movilidad y el transporte; los transportes públicos encadenan años al alza de precios.

La alternativa al uso vehículo privado para acudir a nuestro puesto de trabajo, o a actividades de carácter lúdico, por la utilización del transporte público tampoco resulta ser la mejor de las soluciones, sin duda, la escalada de precios afecta a la estructura de costes de las empresas del sector, ya visiblemente afectado desde que se declaró la pandemia el pasado año. Se tornan como alternativas más viables la utilización de empresas de economía colaborativa como Bla, bla car, cuyo uso he experimentado un aumento del 45% de sus conductores en España, es decir se impone momentáneamente el uso del coche compartido con el objetivo de contrarrestar el encarecimiento tanto del combustible de gasolina como de diésel.





## **El precio del carburante, en escalada sin fin**

La actual escalada de precios de los carburantes motiva la edición de un microestudio específico dentro de esta serie, y se resume en un encarecimiento de un 25% en lo que va de año 2021 transcurrido, según los datos arrojados por el Boletín petrolero de la UE. Aproximan a situarse cerca del máximo histórico alcanzado en 2012, y es posible motivarlo en lo siguiente: el encarecimiento del precio del petróleo, la oferta de barriles de crudo se mantiene como en época de restricciones por coronavirus y la demanda ya es mucho mayor, y en el margen bruto introducido por los operadores que es hasta un 50% mayor que en 2014.

No obstante, trascendiendo este inicial análisis, la Comisión nacional del mercado de la competencia (CNMC) destaca que la bajada de precios en el año pasado año por la pandemia Covid 19, fue inferior a los experimentados por la gasolina y el gasóleo en los mercados internacionales. Este aspecto lo achaca a la subida del margen bruto de distribución en España, es decir, la diferencia

entre el precio antes de impuestos y la cotización internacional, que alcanzó máximos históricos: 25 céntimos de euro/litro para la gasolina 95 y de 24 céntimos de euro/litro para el gasóleo A, en promedio anual.

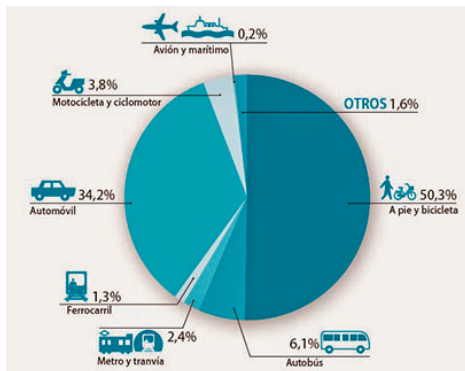
Asimismo, los diferenciales de precios y márgenes brutos con Europa se ampliaron, explica la CNMC en su informe, en el que resalta que, por el lado de la oferta, el año 2020 hubo un "crecimiento continuo" de la red, liderado por las instalaciones independientes, que superaron el 40 % de cuota (en términos de puntos venta). Con márgenes brutos inferiores a los de las estaciones abanderadas, aplicaron una mayor reducción en sus precios de venta, precisa la CNMC.

Así que, con este panorama, en un contexto inflacionista, con los carburantes en máximos y el impacto del coronavirus en el transporte colectivo, ¿hacia dónde caminamos/nos movemos los consumidores?

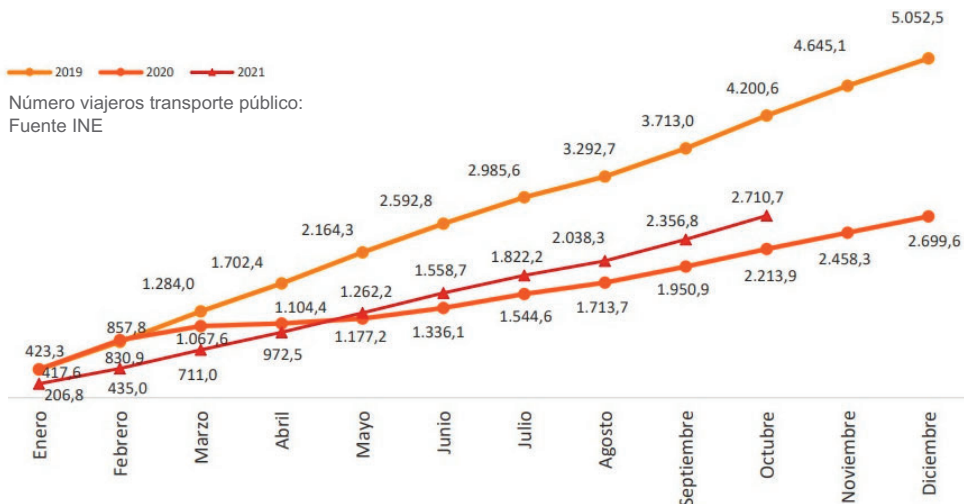
## Así nos movemos los consumidores

No es fácil encontrar estudios, análisis, estadísticas o informes que resuman de manera global la movilidad y su evolución en España. Un informe de 2014, alojado en la web del Ministerio de Transición Ecológica y atribuido al Grupo de Estudios y Alternativas (GEA-21) divide la situación casi a partes iguales: la mitad de los viajes en España son a pie y en bicicleta, y la otra mitad son en diversos y variados medios de transporte mecánico. Dentro de estos, tres de cada cuatro viajes se realizan en vehículo particular, frente a un porcentaje muy menor, apenas un 20%, en transporte colectivo.

Las causas de este desequilibrio son variadas, y van muy en función de la tipología urbanística, social, laboral y económica de cada una de las zonas de España. En líneas generales, los viajes laborales ofrecen un desglose más equilibrado, con mayor presencia del transporte urbano y colectivo.



No obstante, los diversos análisis del GEA-21 confirman que la mayor parte de los kilómetros recorridos en España se hacen en vehículo privado, con una prevalencia masiva de los viajes laborales y comerciales frente a otro tipo de desplazamientos. Los consumidores nos vemos obligados a hacer muchos kilómetros para poder cumplir con nuestras obligaciones laborales y acceder a nuestras necesidades de compra, ocio o socialización.





Y para hacerlo, utilizamos un parque móvil, una flota de vehículos, que en España está particularmente envejecida y en estado muy mejorable. Un informe de la patronal de fabricantes de vehículos Anfac afirma que la edad media del parque de turismos en 2020 se sitúa en los 13,1 años, muy por encima de la media continental, situada en 10,8 años de media.

El 63,7% de los turismos que circulan por España tienen más de 10 años, señala la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones en su Informe Anual 2020. “Asimismo, en nuestro país ya superan la década de antigüedad el 63% de vehículos comerciales ligeros; el 67% de los industriales, y el 55% de los autobuses y microbuses”. Según ANFAC, las ventas de vehículos de alta antigüedad se situaron en 1.116.939 turismos, superando a las 851.210 matriculaciones de turismos nuevos. Esto indica que en 2020 por cada turismo nuevo vendido se vendieron 1,3 turismos de más de 10 años.

“La renovación del parque automovilístico es una importante herramienta para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones y de mejora de la calidad del aire”, dicen los fabri-

cantes, con cierta lógica y un punto de ‘greenwashing’. Actualmente, un vehículo nuevo ha reducido en un 86% las emisiones de NOx y un 99% de partículas en comparación con un vehículo de más de 15 años. “De igual modo, el desarrollo tecnológico y la incorporación de sistemas de ayuda en la conducción es un destacado factor para aumentar la seguridad vial con vehículos cada vez más seguros, más eficientes y cómodos”.

**Dos de cada tres coches tienen más de diez años**

¿A qué precio? El hecho de que se vendan más coches de más de diez años que coches nuevos se debe sobre todo a lo que cuesta el vehículo. Ya se acuña el término “coches mileuristas” para hablar de aquellos vehículos con un precio en torno a los mil euros, utilizados por una cada vez mayor cantidad de consumidores que necesitan el vehículo privado a un coste que sus economías familiares pueden asumir. Son más contaminantes... Pero son más baratos, y al punto, cumplirían con la R de la reutilización.

## Conclusiones y propuestas: electrificación, carsharing... Ciudades sostenibles

Una encuesta realizada por la plataforma de compartición de vehículos Blablacar entre sus usuarios explicita algunos datos relevantes:

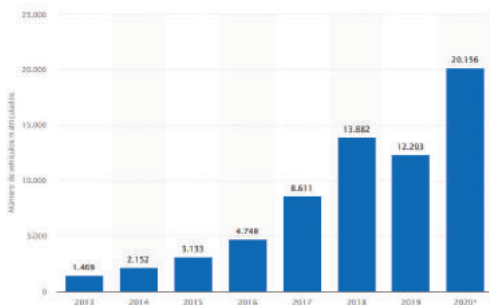
- Un 10% de los viajes publicados provienen de conductores nuevos que nunca antes habían hecho uso de la plataforma, “el porcentaje más alto visto en la plataforma desde sus inicios en España hace 12 años”.
- Un 40% de los conductores consulta y compara más a menudo el precio de la gasolina por ciudades, provincias o comunidades autónomas, desde la escalada de precios de carburantes.
- El 73% tiene localizada la gasolinera en la que será más barato llenar el depósito antes de comenzar el viaje.
- Y un 63% consulta la marca con el combustible más barato, mientras que un 35% afirma haber cambiado de estación debido al aumento del precio de la gasolina.

La encuesta, que tiene su limitación en cuanto al interés propio que tiene la empresa, es buena muestra de hacia dónde se mueven los consumidores en materia de movilidad. Modelos híbridos, mixtos, que fomentan el uso compartido, la búsqueda organizada de opciones de movilidad económicas y también sostenibles... Empujados más por la economía que por lo que dictan las leyes y las medidas públicas que se han desgranado en este estudio, pero cuyo impacto todavía está en una fase muy inicial, casi imperceptible.

Sirva como ejemplo el parque nacional de vehículos electrificados (eléctricos e híbridos enchufables), cabe destacar que en

2020, se alcanzaron las 96.178 unidades. “Este grupo sigue representando únicamente el 0,32% del parque total de automóviles en España”, dice Anfac. Es la gran apuesta de la movilidad europea y española. Parte con gran retraso. Como muy retrasada está la adaptación de las ciudades españolas y sus planes urbanísticos a un modelo de desarrollo y de transporte sostenible, amable, que priorice el paseo y la bicicleta. En 2023 todas las ciudades de más de 50.000 habitantes deben tener una zona de bajas emisiones, con tráfico restringido.

La única ayuda a los consumidores, compartir el coche de quien pueda adquirir un vehículo ‘eco’. Porque da la sensación que las normativas, el fomento de una transición energética que fomente la electrificación del parque móvil y de los modos de transporte colectivo para los consumidores, lleva en España un retraso considerable que sólo se corregirá con una política ambiciosa de inversión pública que ayude directamente a la ciudadanía a tener a mano todas las opciones de transporte limpio posibles.



Fuente: Statista  
Matriculación eléctricos en España





[www.adicae.net](http://www.adicae.net)

[consultas@adicae.net](mailto:consultas@adicae.net)

660 175 964

