

El parque de turismos de Castilla y León aumenta su antigüedad de nuevo hasta los 16,6 años de media

- El 58,7% de los turismos en circulación por las carreteras de la región cuenta con más de 15 años
- Más de un tercio de los vehículos no cuentan con un distintivo medioambiental (34,6%) y la etiqueta B supone el 32,6%
- En 2024, el parque de vehículos con distintivo 0 y ECO ha aumentado un 42,9% y un 33,1%, respectivamente. Sin embargo, apenas representan el 4,5% del parque en Castilla y León
- Hasta el 2º trimestre de 2025, la región cuenta con 3.249 puntos de recarga de acceso público, de los cuales 758 están instalados, pero no operativos

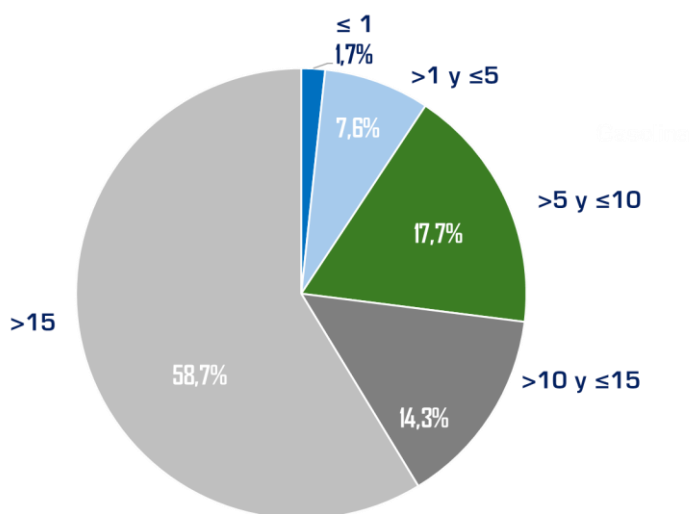
Madrid, 7 de agosto de 2025. La edad media del parque de turismos en Castilla y León ha aumentado hasta **alcanzar los 16,6 años de antigüedad** superando así a la media española que se sitúa en 14,5 años, tal y como señala el último [Informe Anual 2024](#) elaborado por la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).

Del total de turismos castellanoleoneses, más de la mitad de ellos cuenta con una antigüedad mayor a 15 años (58,7%), una tasa que supera en 9,9 puntos porcentuales a la cifra nacional (48,8%). Una situación similar a la del resto de vehículos donde comerciales, con el 60%, e industriales, con el 56,6%, superan la edad media nacional y regional.

Según datos de ANFAC, en el último año por cada turismo nuevo matriculado en España, se han vendido 1,3 turismos de más de 10 años. Y, en concreto en Castilla y León la ratio aumenta a 3,3 turismos de más de 10 años por turismo nuevo vendido. Como consecuencia, el mercado se desvía hacia vehículos de ocasión que cuentan con una edad mayor, retrasando así la renovación del parque y lastran el cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones exigidos desde Europa.



Parque por edad media de turismos en Castilla y León



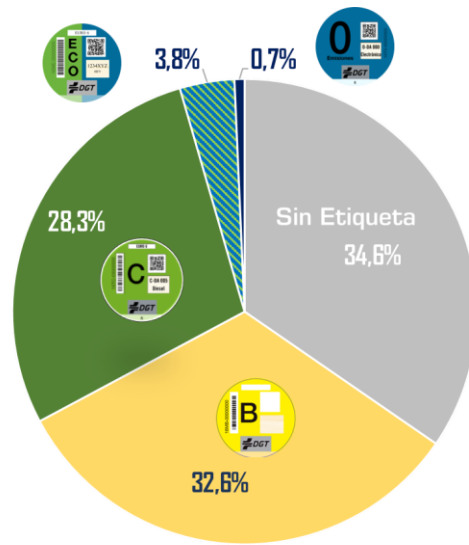
Fuente: Informe Anual de ANFAC 2024. Datos: Ideauto con parque de la DGT

LOS VEHÍCULOS CON ETIQUETA 0 Y ECO REPRESENTAN EL 4,5% DEL TOTAL DEL PARQUE

Si miramos el total del parque según las etiquetas de la DGT, que contemplan las emisiones contaminantes (no de CO₂, para lo que existen otras herramientas) los vehículos etiqueta 0 han experimentado un crecimiento del 42,9% con respecto a 2024. Por su parte, el crecimiento de los Etiqueta ECO ha sido del 33,1%. Sin embargo, estos vehículos de cero o bajas emisiones representan solo el 4,5% del parque móvil de la región.

Por otro lado, el número de vehículos con etiqueta C ha crecido un 6,4% en 2024, con 466.862 unidades. Por último, los vehículos sin distintivo y con etiqueta medioambiental B representaron el 34,6% y un 32,6%, respectivamente. Es decir, un total de más de 1 millón de unidades. No obstante, los vehículos sin etiqueta redujeron su presencia, con un 5% menos que en 2024.

Parque por etiquetas medioambientales de vehículos en Castilla y León



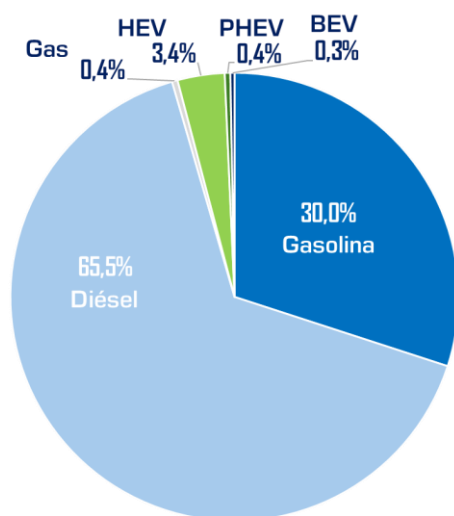
Fuente: Informe Anual de ANFAC 2024. Datos: Ideauto con parque de la DGT

LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS PUROS REPRESENTAN SOLO EL 0,3% DEL PARQUE EN 2024

En relación con el parque de turismos de Castilla y León clasificados por fuentes de energía, los eléctricos puros suman un total de 5.111, que representan el 0,3% del parque de la Comunidad Autónoma. Por su parte, por las carreteras castellanoleonesas circularon en 2024 un total de 6.948 híbridos enchufables (PHEV), en torno al 0,4% del parque total de la región.



Parque por Fuentes de Energía de vehículos en Castilla y León

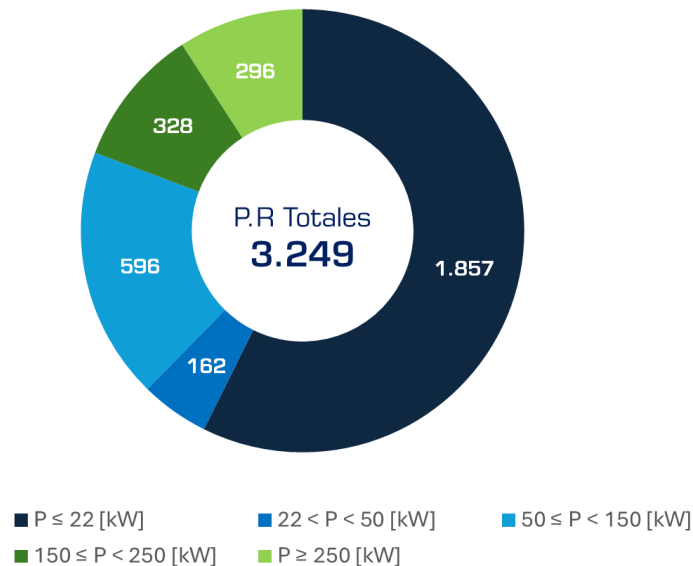


Fuente: Informe Anual de ANFAC 2024. Datos: Ideauto con parque de la DGT

Según ANFAC, para poder continuar la electrificación del parque móvil de la CCAA es necesario mejorar la calidad (puntos de recarga de más de 150kW), cantidad y capilaridad de estaciones de recarga de acceso público. Según los datos del último [Barómetro de la Electromovilidad](#) de la asociación, la infraestructura que permite cargar un vehículo eléctrico en Castilla y León ha alcanzado los 3.249 puntos operativos hasta el 2º trimestre de 2025. Sin embargo, el 57,45% de los puntos de acceso siguen siendo de carga lenta o inferior a 22kW.

Adicionalmente a la red operativa, la región cuenta con 758 que están instalados, pero no están operativos. Si entrasen en funcionamiento, Castilla y León contaría con 4.007 puntos de recarga de acceso público.

Puntos de recarga de acceso público en Castilla y León



Fuente: Barómetro Electromovilidad ANFAC 2T 2025

ANFAC pone el foco en la necesidad de retirar de la circulación vehículos antiguos por razones tanto medioambientales como de seguridad. Por ejemplo, un turismo que cumple la normativa Euro 6d (el nivel actual para vehículos nuevos) emite un 70% menos de NOx y un 80% menos de partículas que un turismo de 14 años de antigüedad. Así mismo, un turismo nuevo tiene un 30% menos de emisiones de CO2 si lo comparamos con uno de 14 años, la media del parque automovilístico en España.

Siguiendo los datos recogidos en el Informe Anual 2024 de la asociación, durante el año pasado en España, las emisiones medias de CO2 durante el año pasado alcanzaron los 116,4g CO2/km recorrido, según los datos obtenidos de las matriculaciones de turismos nuevos conforme al Procedimiento WLTP. Esto supone un descenso del 0,5% con respecto al año anterior, lo que evidencia el continuo esfuerzo del sector que trabaja hacia un mercado libre de emisiones.



Con respecto a la publicación de estos datos, **José López-Tafall, director general de ANFAC**, destacó que “Un año más, el parque de vehículos en España sigue envejeciendo, alcanzando ya los 14,5 años de antigüedad. No son buenas noticias por dos motivos. En primer lugar, por el medioambiente, ya que supone unas mayores emisiones globales de las que podría haber de tener un parque más renovado. En segundo lugar, un parque envejecido supone un mayor riesgo para la seguridad nuestras carreteras, ya que cuanto más nuevo es un coche, más seguro puede llegar a ser. Para poder avanzar en esta meta y rejuvenecer el parque, desde ANFAC seguimos insistiendo en la necesidad de continuar con los incentivos a la compra, preferentemente a través de un nuevo modelo más sencillo y directo basado en la fiscalidad, y garantizar tanto su eficiencia como continuidad en el tiempo. De igual manera, las ayudas a la compra deben incorporar medidas de fomento en las empresas y, por último, no olvidar, como desgraciadamente pasa ya desde hace más de un año, el imprescindible apoyo a los vehículos pesados, especialmente de transporte de mercancías. Es necesario dar certidumbre al usuario y mandar un mensaje claro: cualquier vehículo nuevo, sea cual sea su tecnología, siempre será más seguro, eficiente y sostenible que un vehículo de más de 10 años.”

Acerca de ANFAC

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, BYD, Cupra, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., Daimler Truck, DFSK, Fiat, Fiat Professional, Ford España, Ford Trucks España, Hispano Suiza, Honda, Hyundai Motor España, Ineos, Isuzu, Iveco España, Jaecoo España, Jaguar, Jeep, Kia Motors Iberia, King Long, Lancia, Land Rover, Man Truck & Bus Iberia, Maserati España, Mazda, Maxus, Mercedes-Benz España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Omoda España, Opel España, Otokar, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Polestar, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, smart, SsangYong, Subaru, Suzuki, Toyota-Lexus, VDL, Volkswagen Group España Distribución, Volkswagen Navarra, Volvo Car, Volvo Trucks, XPeng España. El sector del automóvil emplea directa e indirectamente al 9% de la población activa, representa el 18% de las exportaciones totales del país, y su contribución al PIB se acerca al 11%. España ocupa el 2º lugar como fabricante de vehículos en Europa y el 9º mundial.

Más información:

Félix García

Director de comunicación y marketing de ANFAC

felix.garcia@anfac.com

Tfno.: 91 343 1345

Javier Herrero

Comunicación ANFAC

javier.herrero@anfac.com

