

Madrid, 25 de febrero de 2025

El sector del automóvil ralentizará su crecimiento en Europa en 2025

- China (+4%) y Estados Unidos (+2,5%) liderarán el crecimiento del mercado a nivel global, mientras que Europa apunta a seguir ralentizando su incremento (+1,5%).
- En España crecerán las matriculaciones, pero se espera una disminución de la producción motivada por la debilidad de los principales destinos de exportación.

[Solunion](#), la compañía de seguros de crédito, de caución y de servicios asociados a la gestión del riesgo comercial, analiza las conclusiones del último [informe sobre del sector del automóvil](#) elaborado por Allianz Trade, uno de sus accionistas. Tras registrar un incremento del 10% en 2023, las matriculaciones tan solo crecieron en un 1,7% en 2024 debido, entre otros factores, al descenso de la demanda y a los altos tipos de interés, que se tradujeron en un aumento de los costes de los préstamos y en condiciones crediticias más estrictas.

Para 2025, las perspectivas apuntan a un crecimiento del mercado global del automóvil de un 2% respecto al año anterior, impulsado por China (+4%), seguida de Estados Unidos (+2%). Por su parte, Europa crecería tan solo un 1,5%, y las tensiones arancelarias podrían suponer un importante obstáculo adicional para la industria, especialmente en Alemania.

En España, las matriculaciones crecieron un 7,1% en 2024, superando ampliamente a la media europea. Solunion apunta a que esta tendencia se mantendrá en 2025, con un crecimiento de las matriculaciones por encima del 2,5%.

En cuanto a la producción, las proyecciones no son tan alentadoras. Aunque España se comportó en 2024 mejor que el conjunto de Europa, con un crecimiento del 0,6% en la producción de turismos respecto a 2023, no se espera un repunte para 2025.

Con 16 plantas, España es el noveno productor mundial y el segundo a nivel europeo, en una industria que representa el 10% del PIB. En este sentido, Solunion afirma que el comportamiento de los fabricantes (OEM) ha sido dispar en función de la acogida que tienen sus modelos en el mercado, aunque, en términos globales, su desempeño no ha sido positivo, teniendo en cuenta que la fabricación de turismos y vehículos comerciales e industriales cayó un 3% en 2024 debido tanto a la debilidad del mercado nacional como de las exportaciones.

“La estrategia que están siguiendo los OEM incluye acuerdos con fabricantes extranjeros para industrializar modelos en sus plantas, desarrollo de nuevos modelos electrificados o adecuación de estructuras ante la caída de pedidos. No obstante, no esperamos un incremento de la producción para 2025”, indica Iñaki Ballesteros, Coordinador de Analistas Zona Norte de Solunion España. “El 89,4% de la producción nacional tiene como destino la exportación, principalmente al resto de Europa. Las perspectivas negativas de crecimiento del sector de nuestros socios, fundamentalmente Francia y Alemania, junto con las tensiones comerciales derivadas de la política comercial de Estados Unidos, afectarán a las

exportaciones, por lo que estimamos que la producción entre en terreno negativo, en línea con el -3% proyectado para el conjunto de Europa”, concluye.

En lo que respecta al vehículo eléctrico, China también se situó a la cabeza del segmento con un aumento de las ventas del 40% en 2024, unido a una disminución del 17% en las adquisiciones de vehículos de combustión interna, mientras que Europa fue el único de los grandes mercados que experimentó una contracción en las ventas. No obstante, las previsiones de Allianz Trade apuntan a que los vehículos eléctricos deberían crecer de forma sostenida en 2025 en Europa, ya que las normativas sobre CO2 se han endurecido, y obligarán a los fabricantes a reducir su huella de carbono.

“En España, la cuota de mercado de los vehículos eléctricos puros y eléctricos enchufables continúa siendo residual, con un 5,4% y un 4,9%, respectivamente”, señala Iñaki Ballesteros. “Entre los motivos fundamentales del lento avance de estas tecnologías se encuentran la falta de infraestructuras de recarga y el elevado coste de los vehículos”, concluye el analista de Solunion.

Por su parte, el segmento de los híbridos marcó el único aspecto positivo del mercado automovilístico europeo, ya que las ventas experimentaron un aumento de más de un 20% en 2024, aunque esto benefició más a los fabricantes asiáticos que a los europeos, según el informe difundido por Solunion.

Así, Allianz Trade indica que la industria automovilística europea afronta tres desafíos estructurales. Por un lado, los fabricantes europeos se están quedando atrás respecto a la competencia, tanto en términos de innovación como en precio. En este sentido, las berlinas y los SUV europeos siguen siendo entre un 10% y un 15% más caros que los chinos, incluso tras los aranceles de otoño de 2024.

Además, la dependencia de China se presenta como otra barrera. El país asiático domina el mercado de las baterías, suministrando a alrededor de dos tercios de la industria mundial, y las marcas chinas están aumentando su cuota de mercado en Europa, con vehículos eléctricos más baratos, fiables y equipados con tecnología de primer nivel.

Por último, la Unión Europea está a punto de imponer objetivos de emisiones de CO2 que podrían perjudicar al sector con multas, en un contexto en el que el bloque afronta también la necesidad de resolver su crisis energética con los altos precios de la electricidad.

Allianz Trade apunta a un escenario donde el sector automovilístico europeo deberá afrontar un plan de acción para recuperar su ventaja competitiva, que incluye aspectos como el aumento en la inversión en tecnología, explorar nuevos mercados o aumentar la cooperación intersectorial. En España, *“el apoyo público directo a la inversión en I+D, impulsando la implantación de centros tecnológicos de vanguardia, y una política fiscal más favorable para atraer inversión privada”* podrían ser factores clave para impulsar la competitividad, según Iñaki Ballesteros.

Sobre Solunion:

Ofrecemos productos y soluciones de seguro de Crédito y de Caución y servicios asociados a la gestión del riesgo comercial para compañías de España y Latinoamérica. Somos una joint venture constituida en 2013 y participada al 50/50 por dos grandes aseguradoras, [MAPFRE](#) y [Allianz Trade](#). Ponemos al servicio de nuestros clientes una red internacional de vigilancia de riesgos desde la que analizamos la estabilidad financiera de más de 80 millones de empresas. Con una extensa red de distribución, respondemos a las necesidades de compañías de todos los tamaños en un amplio rango de sectores industriales. www.solunion.com

Contacto de prensa:

Solunion – Departamento de Comunicación Corporativa

Eva Muñoz

Tlf. +34 91 417 80 11

eva.munoz@solunion.com / comunicacion@solunion.com

Avda. General Perón, 40 – 2ª planta
28020 Madrid

Advertencia:

Algunas de las afirmaciones contenidas en el presente documento pueden tener la naturaleza de meras expectativas o previsiones basadas en opiniones o puntos de vista actuales de la Dirección de la Compañía. Estas afirmaciones implican una serie de riesgos e incertidumbres, tanto conocidos como desconocidos, que podrían provocar diferencias importantes entre los resultados, actuaciones o acontecimientos reales y aquellos a los que explícita o implícitamente este documento se refiere. El carácter meramente provisional de las afirmaciones que aquí se contienen puede derivarse tanto de la propia naturaleza de la información como del contexto en el que se realizan. En este sentido, las construcciones del tipo “puede”, “podrá”, “debería”, “se espera”, “pretende”, “anticipa”, “se cree”, “se estima”, “se prevé”, “potencial” o “continúa” y otras similares, constituyen la expresión de expectativas futuras o de meras previsiones.

Los resultados, actuaciones o acontecimientos reales pueden diferir materialmente de aquellos reflejados en este documento, debido, entre otras causas a (i) la coyuntura económica general; (ii) el desarrollo de los mercados financieros y, en especial, de los mercados emergentes, de su volatilidad, de su liquidez y de crisis de crédito; (iii) la frecuencia e intensidad de los siniestros asegurados; (iv) la tasa de conservación de negocio; (v) niveles de morosidad; (vi) la evolución de los tipos de interés; (vii) los tipos de cambio, en especial el tipo de cambio Euro-Dólar; (viii) la competencia; (ix) los cambios legislativos y regulatorios, incluyendo los referentes a la convergencia monetaria y la Unión Monetaria Europea; (x) los cambios en la política de los bancos centrales y/o de los gobiernos extranjeros; (xi) el impacto de adquisiciones, incluyendo las integraciones; (xii) las operaciones de reorganización y (xiii) los factores generales que incidan sobre la competencia, ya sean a nivel local, regional, nacional y/o global. Muchos de estos factores tienen mayor probabilidad de ocurrir o pueden ser de carácter más pronunciado, en caso de actos terroristas.

La compañía no está obligada a actualizar las previsiones contenidas en el presente documento.