

Las matriculaciones crecen un 21% en Badajoz y un 28% en Cáceres en 2025

Diciembre fue el mejor mes del año con 1.415 turismos en la región; de ellos 673 híbridos, 142 enchufables, 82 eléctricos y 48 de gas

JOSÉ ANTONIO POLO



BADAJOZ. Diciembre ha sido el mes de mayores ventas del año en Badajoz y en Cáceres. Un ejercicio en el que solo se ha registrado una caída en ventas en abril, en Cáceres.

En el último mes del año fueron 1.415 turismos y todoterrenos matriculados en Extremadura, lo que supuso un aumento del 51,7% respecto a diciembre de 2024, que finalizó con 933 vehículos, crecimiento muy superior a la media de España, -2.2%, con 103.012 unidades-.

Por provincias, Badajoz registró una subida del 54,7% al matricular 936 turismos frente a los 605 del 2024. En la de Cáceres subida del 46% por las 479 unidades, en 2024 fueron 328.

La marca líder en ventas en diciembre fue Hyundai con 348 vehículos; segunda Citroën (159), y tercera Toyota (107). En la provincia de Badajoz, Hyundai (252) repitió como líder; seguida de Citroën (114) y Toyota (67). Al igual, vendió más Hyundai (98) en Cáceres; detrás Toyota (40) y Citroën (39). Líder nacional Hyundai como en el mes de mayo, con 9.507.



Hyundai ha sido la marca más vendida del año en Badajoz y líder en diciembre en la región. **POLO**

Extremadura cerró 2025 creciendo el 23,3% con 11.070 vehículos frente a 8.977 del 2024. En España la subida es inferior, del 12,9% con 1.148.650 vehículos.

Por provincias Badajoz lleva 13 meses de subida, cerrando con el 20,6% al llevar matriculados 6.784 turismos frente a 5.622 de 2024; en la de Cáceres la subida es superior, del 27,7%, matriculados 4.286 vehículos, cuando en 2024 fueron 3.355.

En 2025 en la región fue líder Toyota (1.087), desde febrero de 2023, detrás Hyundai (1.009) y tercera Dacia (736); en Badajoz

líder Hyundai (729), seguida por Toyota (668) y Dacia (439); y en Cáceres repite líder Toyota (419), detrás Citroën (385) y Dacia (297). En España líder Toyota desde enero de 2022, con 96.290 unidades.

Turismos preferidos

Los turismos preferidos por el cliente español en 2025 fueron el Dacia Sandero, desde junio de 2023 (38.548), detrás Renault Clio (27.104) y tercero Seat Ibiza (23.201). En los SUV primero el MG ZS (23.201), detrás Hyundai Tucson (21.974) y Seat Aroña (20.294).

Por combustibles la compra de gasolina es del 28% (el año 2024 del 37%), en Badajoz del 28% y en Cáceres del 31%, siendo el Seat Ibiza líder; los diésel en España llegan al 5% (10% en 2024), en Badajoz el 5% y en Cáceres el 3%, líder el Renault Clio; los híbridos

Extremadura cerró el año con más de 11.000 vehículos matriculados, un incremento del 23,3% respecto a 2024

CIFRAS HISTÓRICAS

Matriculaciones de turismos y todoterrenos en la región en los meses de diciembre:

Año	Badajoz	Cáceres
2025	936	479
2024	605	328
2023	517	318
2022	482	247
2021	616	337
2020	926	500
2019	818	448
2018	902	451
2017	826	504
2016	847	431
2015	748	442
2014	680	393
2013	551	328
2012	367	240
2011	579	245
2010	616	353
2009	1.093	587
2008	784	488
2007	1.497	845
2006	1.122	689
2005	1.158	719

(*) Los récords de ventas

Fuente: Anfac, Ganvam y propia.

enchufables (PHEV) son el 11% (123.989 unidades), líder el BYD Seal U; híbridos no enchufables (HEV) llegan al 42% (482.880), líder el Toyota Corolla; los eléctricos el 9% (101.627), con el Tesla 3 de líder; mientras que los de gas (GLP y GNC) suponen el 5% (59.274), Dacia Sandero líder.

En Badajoz se llevan matriculados 2.924 híbridos y 1.915 en la de Cáceres, los enchufables suman 854 en Badajoz y 449 en Cáceres, eléctricos son 529 en Badajoz y 262 en Cáceres, y los de gas 259 en Badajoz y 214 en Cáceres.

Patinetes eléctricos sin seguro, otro fallo de la DGT por falta de previsión

Se pospone hasta el 26 de enero, pero solo a los que pesen más de 25 kilos, los inferiores están exentos

J. A. POLO

BADAJOZ. Hubo un tiempo en que tanto Correos como Tráfico eran los dos organismos que mejor funcionaban en España. El primero creado en 1716 y el segundo en 1959. Correos ha pasado a ser una Sociedad Anónima Estatal en el 2001, y Tráfico, que siempre aspiró a ser más que una Dirección

General del Ministerio de la Gobernación, hoy Interior, a encuadrarse en Transportes, pero ve cómo poco a poco va perdiendo competencias, administrativamente hasta las gestorías realizan las matriculaciones de vehículos, y los exámenes del carné de conducir puede ser que lo pierda, pues ya Fomento le arrebató el CAP (Certificado de Aptitud Profesional), documento que acredita en la Unión Europea que es apto para conducir camiones y autobuses.

La DGT ya no es un ejemplo a seguir, pues se le acumulan los fallos, como exigir cita previa (herencia que nos quedó del Covid)



Dos infracciones, ciclista y patinete usando el paso de peatones. **POLO**

cuando las ventanillas están vacías, o permitir que el titular de un carné del B, el de coches, con tres años de antigüedad pueda conducir una moto de 125 c.c., cuando quizás no sepa ni montar en bicicleta. Los que saben que esa norma es solo española son los Guardias portugueses y los Gendarmes franceses que multan si no tienes el carné A1, el de la moto.

La última es que el 2026 ha llegado y administrativamente no estaba preparado el sistema para poder contratar el seguro obligatorio en los patinetes eléctricos, según impone la Ley 5/2025, aclarando Tráfico que será obligatorio en España a partir del 26 de enero para modelos de más de 25 kilos o velocidad superior a 14 km/h, cubriendo responsabilidad

civil ante terceros y cumpla límites mínimos (6.450.000 euros personales y 1.300.000 euros los materiales). Este seguro es clave para la seguridad, aunque hoy no es obligatorio se recomienda. El coste estimado es de entre 20 y 50 euros anuales.

Y otro fallo de la DGT, de los patinetes, también llamados VMP (Vehículo de Movilidad Personal) es el casco, pues la norma nacional lo deja en el limbo al decir «en los términos que reglamentariamente se determine». Como el reglamento no existe cada Ayuntamiento dicta su norma, y España está regida por 8.132 corporaciones locales. Quizás habría que convertirla en una Sociedad Anónima Estatal y que funcione como una empresa mercantil. Qué poco han aprendido de Fomento, cuyo Ministerio posee matrícula propia desde 1931, con la II República, la MOP-1, luego ha pasado a MF (Fomento) y MMA (Medio Ambiente).