



**FLOTAS & EMPRESAS**

# Motor 16

**EXTRA**

**Arval Mobility Observatory 2024**

## **TENDENCIAS Y DESAFÍOS DE LA MOVILIDAD CORPORATIVA**

- ▶ **Descarbonización en el transporte: no estamos preparados para acabar con los combustibles fósiles en el transporte por carretera**
- ▶ **El carsharing ya tiene 1,7 millones de usuarios**
- ▶ **Nace Ayvens, el gigante global del sector del renting**
- ▶ **Recambios eco, un negocio de 900 millones de euros**
- ▶ **Hablamos con Javier Marzana, director de Autohero en España: "Nuestros centros de producción nos permiten ofrecer las máximas garantías en nuestros coches"**

# SKODA for business

Nos movemos por tu PYME



# SKODA

Conduce tu negocio aún más lejos



## En Škoda for business haremos que tu negocio llegue todavía más lejos.

Si tienes una PYME, tenemos la flota que se adapta perfectamente a tu negocio. Puedes elegir modelos amplios y elegantes como el Nuevo Superb o el Nuevo Octavia, o incluso vehículos con motor híbrido enchufable con la mayor autonomía de su segmento, como el Nuevo Kodiaq IV. Todos completamente equipados con la última tecnología y una gran capacidad de maletero. Además, tendrás un asesor especializado que te ofrecerá una atención personalizada para encontrar tu solución financiera ideal.

Consumo de combustible Nueva Gama Škoda Kodiaq combinado WLTP (l/100 km): 0,4-5,6 l/100 km, consumo de energía combinado WLTP (Wh/km): 17,4-18,8 Wh/km, emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP: 9-174 g/km. Consumo de combustible Nueva Gama Škoda Superb combinado WLTP (l/100 km): 4,9-8,2 l/100 km, consumo de energía combinado WLTP (Wh/km): 15,8-17,5 Wh/km, emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP: 8-187 g/km. Consumo de combustible Nueva Gama Škoda Octavia combinado WLTP (l/100 km): 4,3-5,5 l/100 km, emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP: 111-129 g/km.



FLOTAS & EMPRESAS **SUMARIO**

## Motor 16

Edita: GRUPO COMUNICACIÓN  
SEXTA MARCHA S.L.

EDITOR-FUNDADOR:  
Ángel Carchenilla - [acarchenilla@motor16.com](mailto:acarchenilla@motor16.com)

DIRECTOR:  
Javier Montoya - [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)

Redactor jefe:  
Julián Garnacho - [jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)

Redacción:  
Gregorio Arroyo - [garroyo@motor16.com](mailto:garroyo@motor16.com)  
Rogelio Camargo - [rogelio.camargo@motor16.com](mailto:rogelio.camargo@motor16.com)  
Pablo J. Poza - [pablojose.poza@motor16.com](mailto:pablojose.poza@motor16.com)  
Montse Turiel - [mturiel@motor16.com](mailto:mturiel@motor16.com)

Diseño: J.G.A.

Colaboradores:  
Alberto Mallo y Javier Rubio.  
Consejo editorial:  
María Jesús Beneit,  
Andrés Mas, Alfonso J. Nieto

PUBLICIDAD:  
Director comercial:  
Andrea Martinotti  
[andrea.martinotti@grupomerca2.com](mailto:andrea.martinotti@grupomerca2.com)  
Teléfono: 910 523 923 - 616 463 013

Gerente comercial:  
Luis Rodríguez - [luis.rodriguez@motor16.com](mailto:luis.rodriguez@motor16.com)  
Teléfono: 910 523 923 - 639 791 673

Redacción, Administración y Servicios  
Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:  
C/Río Tietar, 24-25. Polígono Ind. El Nogal, 28110  
Algete, Madrid  
Teléfono: 91 685 79 90.  
Correo electrónico: [motor16@motor16.com](mailto:motor16@motor16.com)

Es una publicación de:

**grupo  
merca2**

Director de Relaciones Institucionales:  
Ricardo Ducazal

Director de Operaciones:  
Rafael López

Distribución:  
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.  
Difusión controlada por OJD  
Motor 16 es miembro de la Asociación  
de Revistas de Información y  
asociada a la FIPP. Depósito Legal:  
M30.247/1983

© Motor 16, Madrid. Todos los  
derechos reservados. Esta publicación  
no puede ser reproducida ni en todo ni  
en parte sin permiso previo por escrito  
de la empresa editora.

Boyacá



ARI  
ASOCIACIÓN  
REVISTAS

Tim Albertsen, CEO Global,  
presentó la nueva marca.  
Ayvens arranca en España. **4**

49.000 empresas directamente a  
fectadas por la nueva directiva  
sobre informes CSRD.

Sostenibilidad Corporativa: aumenta  
la presión sobre las  
emisiones CO<sub>2</sub> en las flotas. **10**

Entrevista: Javier Marzana,  
director AutoHero España.

“Nuestros centros de producción nos  
permiten ofrecer las máximas garantías  
en nuestros coches”. **16**

Electrificación y vehículos comerciales.

Ford Pro crea un nuevo Ecosistema  
de software y hardware  
para profesionales. **20**

Su uso creció un 10% en 2023.

El carsharing supera los 3,75 millones de viajes  
con cerca de 1,7 millones de usuarios. **26**

ARVAL Mobility Observatory 2024.

El mejor análisis  
de la movilidad y las flotas. **32**

Desafíos y oportunidades en la  
descarbonización del transporte  
por carretera.

“No estamos preparados para  
acabar con los combustibles fósiles  
en el transporte por carretera”. **38**

Recambios ECO.

Un negocio de  
más de 900 millones de euros. **44**

Ecomotion Tour Ayvens 2024.

Citroën, DS y MG ganadores. **48**



## TIM ALBERTSEN, CEO GLOBAL, PRESENTÓ LA NUEVA MARCA Ayvens arranca en España

Tim Albertsen, CEO mundial de Ayvens, la nueva marca que asume la gran herencia conjunta de ALD Automotive y LeasePlan, pasó por Madrid para dar el pistoletazo de salida al inicio de las operaciones del nuevo gigante global del sector del renting bajo el nuevo nombre e imagen comercial de la compañía.

“Ayvens es algo nuevo, algo que está todavía por hacer, pero que gracias a unión de la experiencia y el talento acumulado de nuestras dos grandes compañías nos va a permitir reimaginar mejor la movilidad de cara al futuro y aprovechar mejor esta gran oportunidad”, afirmaba Albertsen en su alocución ante los medios de comunicación presentes en el estreno de la nueva marca.

Una nueva marca que “alimenta mejor ese propósito común y nos va a permitir definir mejor la posición única que Ayvens ya tiene en el mercado, destacando qué es lo que la hace diferente a las demás y, en especial,

mostrando el enorme valor que sus operaciones aportan a los clientes en todos los segmentos”, afirmaba el CEO Global del nuevo gigante del renting mundial.

**“EL OBJETIVO QUE NOS HEMOS FIJADO CON AYVENS ES MUY CLARO: HACER QUE LA VIDA FLUYA MEJOR, OFRECIENDO UNA MOVILIDAD MÁS SENCILLA, INTELIGENTE Y SOSTENIBLE” COMENTÓ ALBERTSEN.**

“El objetivo que nos hemos fijado con Ayvens es muy claro: hacer que la vida fluya mejor, ofreciendo una movilidad más sencilla, inteligente y sostenible” comentó Albertsen. “La industria de la movilidad está experimentando un profundo cambio y eso abre muchas oportunidades. Con la unión de ambas compañías y conformando este gran gigante de la movilidad lo lograremos, porque está claro que no hemos realizado este esfuerzo para continuar haciendo lo mismo. Queremos ser parte de la transformación que ya está en marcha, pero aspiramos a mucho más. Queremos liderar este gran cambio que

## MÁS DE 3,4 MILLONES DE UNIDADES LA MAYOR FLOTA DEL MUNDO APUESTA POR LA ELECTRIFICACIÓN

Ayvens inicia su andadura en el mercado con una flota que supera los 3,4 millones de unidades en todo el mundo, la más grande existente en el mercado a escala global y que duplica en cuanto a tamaño se refiere a la de su más inmediato seguidor. De todos esos vehículos, más de 523.000 unidades son ya vehículos eléctricos. “La descarbonización es un camino ya iniciado que no vamos a abandonar”, comentaban los dirigentes de Ayvens durante la presentación de la nueva marca. “Tenemos claro, —decía Albertsen— que el futuro será eléctrico, otra cosa será la velocidad que tardaremos en alcanzarlo. Los vehículos eléctricos son muy caros y eso hace que de momento se trate

de un mercado muy limitado. Es un mercado muy diferente en función de cada país en el que Ayvens opera, aún así apostamos fuertemente por la electrificación de la flota. Actualmente, el 15% de las entregas que realizamos a nuestros clientes son ya vehículos eléctricos. De ellos, el 40% aproximadamente son unidades 100 por cien eléctricas y el 60% restante híbridos.” En España, Ayvens gestiona una flota de vehículos en alquiler de 264.241, cifra resultante de la suma de las flotas de ALD Automotive y de Lease Plan al cierre del 2023. De todas ellas, 15.587 ya eran vehículos eléctricos. De cara al futuro, Ayvens ha trazado una nueva estrategia en su Plan PowerUP 2026, con

el que buscará liderar el camino hacia la descarbonización del transporte y seguir dando forma a la transformación digital de la industria. En concreto, el objetivo para ese mismo año 2026 es que el 50% de las nuevas entregas de vehículos a clientes que se produzcan sean ya vehículos electrificados y que los vehículos eléctricos puros de batería (PHEV) representen por sí solos el 40% de las entregas de Ayvens a sus clientes y el otro 10% híbridos enchufables. Durante el primer trimestre de este año 2024, Ayvens ha registrado datos económicos positivos (187,8 millones de euros) pese al debilitamiento del mercado de vehículos usados y al complicado y variable entorno financiero existente durante estos



primeros meses del año 2024. En el corto plazo Ayvens se ha marcado el objetivo de que la unión genere unas sinergias de 440 millones de euros para 2026.

se avecina” comentó el alto ejecutivo de la compañía.

Según manifestó Albertsen, “Ayvens es un nuevo líder para una movilidad mejor. Una movilidad más fluida y sostenible para más personas. Sumamos dos grandes compañías en una sola y hemos juntado dos grandes culturas para aprovechar lo mejor de cada una de ellas y conformar un gran equipo con mucha experiencia y conocimientos que acumulan el mayor conjunto de talento que hoy día se puede encontrar en este mercado”.

Unir dos grandes compañías del tamaño y capacidad de ALD Automotive y LeasePlan

**SUMAMOS DOS GRANDES COMPAÑÍAS EN UNA SOLA Y HEMOS JUNTADO DOS GRANDES CULTURAS PARA APROVECHAR LO MEJOR DE CADA UNA DE ELLAS Y CONFORMAR UN GRAN EQUIPO CON MUCHA EXPERIENCIA Y CONOCIMIENTOS**

no es fácil. Así lo reconocía el nuevo CEO Global de Ayvens: “La transformación está costando mucho esfuerzo y mucha dedica-

ción, pero hemos de decir que estamos gratamente sorprendidos, porque también se está llevando a cabo muy rápidamente, especialmente aquí en el mercado español donde los equipos de ALD Automotive y los de LeasePlan están trabajando de una forma muy coordinada y eficaz”

Albertsen se mostraba “muy gratamente sorprendidos por el trabajo que están desarrollando. Cuando hemos visitado las instalaciones no hemos visto equipos diferentes compartiendo espacio, sino un solo y único equipo que empuja y lleva la empresa hacia el futuro. Lograr eso en tan poco tiempo, con la complejidad que tie-

## ENTRAMOS EN LA ERA DE LOS GRANDES ACUERDOS CORPORATIVOS AYVENS COMPRARÁ A STELLANTIS 500.000 COCHES HASTA 2026

El mayor tamaño de Ayvens permite a la compañía alcanzar macroacuerdos con los grandes grupos automotrices, operaciones a las que en los próximos años vamos a asistir con mayor frecuencia y que ahora son posibles gracias a las mayores sinergias generadas tras la unión de las dos grandes empresas del mundo del renting. Así, por ejemplo, una de las primeras grandes operaciones realizadas ha sido el acuerdo alcanzado con el Grupo Stellantis para la compra de 500.000 coches hasta el año 2026. El acuerdo alcanzado con el fabricante

automovilístico contempla la adquisición por parte de las filiales de Ayvens en todos los mercados en los que la marca está presente, y muy especialmente en el caso de los europeos, de medio millón de todo tipo de vehículos comercializados por las 14 marcas de automóviles que pertenecen a Grupo Stellantis. Todo tipo de modelos, versiones y tecnologías de impulsión están contemplados en el acuerdo firmado entre ambas compañías. Este tipo de acuerdos prometen importantes beneficios para ambas partes, dado que las economías de escala que el



mismo ha permitido desarrollar sin duda proporcionarán a Ayvens acceso a los vehículos de Stellantis en mejores condiciones que antaño, especialmente en lo referido al valor unitario de

cada modelo. Circunstancia que, sin duda, también repercutirá beneficiosamente en los precios a los que Ayvens ofertará los coches a sus clientes en sus operaciones de servicios de renting y movilidad.



### NUEVA EN EL MERCADO AYVENS ESPAÑA

La estructura directiva de la filial española de Ayvens incluye a Pedro Malla como director general y consejero delegado, quien estará acompañado en el comité ejecutivo de la compañía por un equipo formado por Javier Pérez, director de Service & Commercial Support; Valentín Sánchez, director financiero; Clara Santos, directora de Tecnología y Digitalización; Francisco Ruiz, director de Remarketing; Manuel Gabas, director de Operaciones y Compras; Mercedes Pozuelo, directora de Recursos Humanos y Asuntos Legales; Joaquín Barallat, director de Riesgos y Cumplimiento; y Antonio Cruz, como Commerce director. La nueva identidad de Ayvens, resultante de la unión de dos marcas con alta

reputación en el sector de renting y movilidad, se presenta con un nombre simple y memorable que simboliza el progreso y el futuro de la compañía. Además, se ha creado un nuevo símbolo para representar esta entidad, en el cual se refleja la colaboración y unidad de las dos compañías para alcanzar objetivos comunes. Ayvens, con el respaldo financiero del Grupo Societé Generale como accionista mayoritario, tiene una base sólida que garantiza la estabilidad y el soporte necesarios para sus operaciones y desarrollo continuo. El lema "Better with every move" (mejor con cada movimiento) encapsula la misión de Ayvens de proporcionar una movilidad cada vez mejor a sus clientes. Pedro Malla, director general y consejero



delegado de Ayvens en España, afirma que "cada día representa una oportunidad para avanzar, y que todos en la compañía tienen un

papel crucial en liderar la movilidad sostenible a gran escala gracias a su tamaño, cobertura, experiencia y compromiso con la innovación.

RESPECTAMOS MUCHO A NUESTROS RIVALES, PERO LO CIERTO ES QUE ASPIRAMOS A SER LOS MEJORES DE CADA SEGMENTO, DE CADA CATEGORÍA, OFRECIENDO LOS MEJORES SERVICIOS, LAS MEJORES CALIDADES Y LOS PRECIOS MÁS COMPETITIVOS"

### IMPACTO EN EL EMPLEO HASTA EL MOMENTO NO ES RELEVANTE

Según comentaron los directivos del Grupo Ayvens durante su encuentro con los medios de comunicación, el impacto que la fusión de ALD Automotive y LeasePlan está teniendo sobre el empleo hasta el momento no es significativo. "Obviamente, a medida que avanzamos en la fusión se están produciendo salidas en ambas compañías, pero en este momento no es lo que más nos preocupa", comentaba Pedro Malla. "La suma de las dos compañías ha generado una acumulación de talento inusual en Ayvens. Eran dos equipos de gran éxito y experiencia en el mercado con trabajadores que llevaban muchos años en ambas compañías", afirma el director general de Ayvens en España. Ahora mismo, en lo que estamos es en crear la estructura de la nueva compañía, en posicionar a cada trabajador allí donde es necesario y donde consideramos que nos va a hacer falta. Buscamos el mejor talento de ambas compañías para colocarlo en la posición más

adecuada, por eso el número de bajas todavía no resulta relevante. Estamos creando estructura y colocando a cada trabajador donde es realmente necesario. Estamos integrando dos equipos en uno sólo para crear la estructura que realmente queremos tener y que consideramos que nos hará falta en el futuro. Tenemos un capital humano de primer orden. En todo caso, lo que sí que destaca es, según comentaron los directivos de Ayvens, "la buena disposición y la gran colaboración que toda la plantilla está mostrando en este proceso. Todos han entendido la situación y están realizando un gran esfuerzo por integrar los dos mundos empresariales en uno sólo, creando algo nuevo. Tenemos un muy buen equipo humano y lo que estamos consiguiendo es realmente importante. "¿Habrán salidas en el futuro? Por desgracia sí. Ya las está habiendo, pero vamos a intentar que sean las menos posibles y que se produzcan de la manera menos traumática posible para

cada trabajador. Trabajamos en ello con los representantes de los trabajadores. Pero como digo, en lo que ahora estamos realmente es en

conformar el mejor equipo posible para la nueva estructura que nos queremos dar", comentaba Pedro Malla



▲ Pedro Malla junto a Tim Albertsen durante la presentación de la nueva compañía nacida de la unión de ALD y LeasePlan.

# NUEVO C4

## GASOLINA, HÍBRIDO Y ELÉCTRICO



**VISITA TU CONCESIONARIO Y CONSIGUE UNA OFERTA IRRESISTIBLE**

Gama C4: Consumo mixto (Combinado) WLTP (L/100km): 5,1 a 5,5. Emisiones de CO<sub>2</sub> mixto (Combinado) WLTP (g/km): 123 a 133  
 Gama e-C4: Consumo eléctrico combinado WLTP (Wh/km): 148 a 153. Emisiones CO<sub>2</sub> WLTP (g/km): 0. Autonomía WLTP: hasta 420 km  
 Gama C4 Hybrid 136 e-DSC6: Consumo mixto (Combinado) WLTP (L/100km): 4,7. Emisiones de CO<sub>2</sub> mixto (Combinado) WLTP (g/km): 107.



CITROËN



◀ El equipo directivo de Ayvens en España, con Pedro Malla, en el centro, a la cabeza.



▲ De izquierda a derecha: Antonio Cruz, Commerce & Marketing Director Ayvens en España; Pedro Malla, Director General Ayvens en España; Tim Albertsen, Group CEO de Ayvens y Bernt Kleinherenbrink, Group Deputy CEO de Ayvens.

ne unir dos grandes empresas es un gran éxito por parte de todos los trabajadores de esta empresa, del primero al último, comentaba Albertsen. “España está resultando un grato ejemplo para las filiales de Ayvens en otros muchos mercados. Es una de las pocas filiales de Ayvens que ya han conseguido unificar a todos los equipos de ambas compañías en una misma y única sede y eso está haciendo mucho bien de cara a la nueva imagen corporativa y al rebranding de la compañía en el mercado”, comentó el Ceo Global de Ayvens

En su opinión, “el mercado de la movilidad evoluciona muy rápidamente y la nueva marca, Ayvens, afronta este futuro sin peajes pendientes del pasado de ninguna de las antiguas compañías. Toda marcha realmente bien y la acogida que estamos teniendo en el mercado con la nueva marca es excelente”.

Albertsen destacó que la fusión de ambas compañías “es un proyecto complejo y de enormes dimensiones”. Ayvens gestiona una flota viva de más de 3,4 millones de unidades a escala global. Hemos cogido lo mejor de cada una

de nuestras dos marcas para crear algo completamente nuevo y, sobre todo mucho mejor. Esa es nuestra intención y ahora tenemos que hacerlo ver”. El proyecto es enorme, pues sólo en Europa hay que unir ambas compañías por igual en más de 20 mercados, 20 países con las complejidades que ello representa, dado que además hay empresas filiales de ambas afectadas, relaciones comerciales con numerosas compañías del sector automoción, del asegurador y financiero, que se han visto afectadas también en su negocio por el paso que ALD Automotive y LeasePlan han decidido dar”.

Que la idea fue buena esta claro. De hecho, la Unión Europea aprobó la fusión de ambas compañías sin poner problemas ni encontrar dificultades en cuanto a competencia en el mercado se refiere

“El camino ya está iniciado”, comentaba Albertsen. “Será un largo viaje. Un viaje que comenzamos en el año 2022 y que nos tiene que llevar a liderar el mercado. Respetamos mucho a nuestros rivales, pero lo cierto es que aspiramos a ser los mejores de cada segmento, de cada categoría, ofreciendo los mejores servicios, las mejores calidades y los precios más competitivos”.

Albertsen compareció ante los medios de comunicación españoles acompañado por Benno Kleiherenbrink, Group Deputy CEO de Ayvens a escala global, Pedro Malla, director general de Ayvens España y Antonio Cruz, director de Operaciones de Ayvens España.

# Recalcula tu ruta.

Kia EV9. Coche del año en el Mundo 2024.



## Kia Empresas

El EV9 te invita a experimentar la emoción de conocer nuevos caminos y nuevas formas de moverte. Con una amplia autonomía y tecnología avanzada, este SUV 100% eléctrico con 7 plazas inaugura una nueva era de movilidad sostenible. Convierte tu flota en un ejemplo de sostenibilidad con el Kia EV9.

Emisiones CO<sub>2</sub> combinadas WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100km): 22,8. Las fotografías son de carácter orientativo y con ellas los accesorios. Estos pueden no coincidir con los comercializados en tu mercado.





IMAGEN: FREEPIC

49.000 EMPRESAS DIRECTAMENTE AFECTADAS POR LA NUEVA DIRECTIVA SOBRE INFORMES CSRD

# Sostenibilidad Corporativa: aumenta la presión sobre las emisiones CO<sub>2</sub> en las flotas

El 26% de las empresas españolas todavía desconoce el volumen de emisiones CO<sub>2</sub> de su flota y hasta el 70 % de los gestores de flota subestiman los requisitos a los que están obligados en esta materia en virtud de las obligaciones que impone la Directiva europea sobre los Informes de Sostenibilidad Corporativa que deben realizar todas las empresas.

Hasta 2026, unas 49.000 empresas se verán directamente afectadas y comprometidas por la Directiva europea sobre Informes de Sostenibilidad Corporativa (CSRD) que entró en vigor el pasado mes de enero. Desde ese momento, las grandes compañías de interés público o con más de 500 empleados en su plantilla están obligadas a medir su desempeño ambiental, social y de gobernanza (ESG) y a publicar un informe en materia de sostenibilidad relativo a todos los avances y actividades realizadas en estas materias durante el último ejercicio.

El objetivo no es otro que el de aumentar la transparencia empresarial al respecto y, en es-

pecial, el poder comparar la información disponible en dichos informes. Información entre la cual las emisiones de CO<sub>2</sub> de sus flotas corporativas adquiere una especial relevancia de cara a la mejora continua de los resultados finales anuales.

Para analizar la evolución de la actividad de las empresas en este sentido, desde Alphabet, la compañía paneuropea del Grupo BMW de servicios de renting, movilidad y gestión de flotas, se ha puesto en marcha el European Fleet Emissions Monitor (EFEM) un completo informe realizado a partir de una encuesta a 1.043 gestores de flotas en 12 países europeos. En Es-

paña los datos de la encuesta se han realizado a partir de las 276 entrevistas realizadas a clientes de Alphabet

El EFEM monitoriza las emisiones de las flotas corporativas en Europa y el análisis de sus resultados está revelando importantes conclusiones tanto de tipo positivo como negativo sobre la actitud y la responsabilidad que las empresas están adquiriendo en este camino.

Así, además de los graves datos negativos antes mencionados, también podemos destacar como desde un punto de vista positivo el 43% de las empresas españolas considera ya que la sostenibilidad juega un importante un papel en

## ¿QUÉ IMPORTANCIA TIENE PARA LAS EMPRESAS LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES CO<sub>2</sub>? IMPLANTAR FLOTAS CORPORATIVAS SOSTENIBLES ES EL VERDADERO OBJETIVO

Los resultados del EFEM ponen de manifiesto distintas prioridades en relación a la sostenibilidad: así, mientras el 34% la considera un factor crucial a la hora de tomar decisiones (cifra que desciende respecto al 42% de 2023), mientras que el 43% reconoce su importancia, pero no siempre le da prioridad (41% en 2023). Sin embargo, en relación con la gestión de flotas, la sostenibilidad sigue ocupando un lugar destacado en la hoja de ruta de las compañías, con un 43% de las empresas que la contemplan como parte integral del desarrollo de una flota de vehículos sostenible (42% en 2023). En todo caso y a pesar del creciente interés general en la sostenibilidad, es sorprendente observar que un 70% de los gestores de flotas de nuestro país (un 15% más que en Europa) no consideran

que la Directiva sobre Informes de Sostenibilidad Corporativa (CSRD) haya activado sus medidas en materia de sostenibilidad, en particular, en términos de recopilación de datos sobre emisiones de CO<sub>2</sub>.

Las empresas creen que un elemento clave para configurar una flota sostenible es la reducción de la huella de carbono. En España, un significativo 75% de ellas considera importante reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de sus flotas. En particular,

las que califican esta actividad como crucial han aumentado en seis puntos porcentuales desde 2023 hasta alcanzar un 29% de los encuestados, lo que indica un compromiso creciente con la responsabilidad medioambiental



## HERRAMIENTAS DE MEDICIÓN, FUNDAMENTALES PARA EL CONTROL DE LAS EMISIONES. DIGITALIZACIÓN Y CONECTIVIDAD DE LA FLOTA, PASO OBLIGADO

Conseguir que la gestión de flotas se digitalice es determinante para poder medir correctamente las emisiones de CO<sub>2</sub> de nuestra flota y así poder averiguar qué podemos hacer para reducirlas. Si administrar una flota sin la tecnología adecuada hoy ya resulta difícil y complejo, tratar de controlar las emisiones de la misma sin los datos y el conocimiento adecuados es una auténtica misión imposible. Según los datos del EFEM, el 28% de las empresas de España se encuentran con grandes y a veces insalvables dificultades a la hora de integrar las diferentes plataformas y las herramientas

con las que operan a diario en su labor de gestión. Además, casi una quinta parte considera un enorme reto el poder analizar e interpretar correctamente el amplio volumen de datos que han recopilado, lo que les complica el seguimiento de las emisiones para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> y cumplir con las normativas y objetivos establecidos por la UE. Todo esto provoca que, en la actualidad, solo el 33% de las empresa controle eficazmente las emisiones de CO<sub>2</sub> de su flota, porcentaje que, si bien es superior al 24 % que lo hacía en el estudio de 2023, sigue siendo demasiado bajo.

Como dice Alberto Copado, CEO de Alphabet, las empresas deben conocer los niveles de emisiones de CO<sub>2</sub> de sus flotas para lograr alcanzar una reducción continua. Si no cuentan con esta información ponen en riesgo el cumplimiento de las futuras normas de la UE". De entre las empresas que controlan y siguen las evoluciones del CO<sub>2</sub> de su flota, aproximadamente 1 de cada 2 (33%) ha logrado mantener sus niveles medios por debajo de los 100 g/km, 13 puntos porcentuales menos de los que lo hacían el año anterior, lo cual demuestra la dificultad que tiene hacer

dicho seguimiento y mantener controlados los índices. Dificultad que se agrava más aún si no tenemos la gestión digitalizada y la flota conectada. En consecuencia, el 41% de estas empresas sigue registrando emisiones superiores a los 100 g/km, aumentando la cifra de 2023 en diez puntos porcentuales. Aun así, España se mantiene por debajo de la media europea con 3 puntos porcentuales menos. Eso nos deja un 26% de las empresas que todavía no son capaces de declarar las emisiones de CO<sub>2</sub> de su flota, lo que representa un aumento de tres puntos frente a la anterior encuesta.



**▶▶▶ ALBERTO COPADO, CEO ALPHABET****“LAS EMPRESAS DEBEN TRANSFORMAR EL ENFOQUE DE SU GESTIÓN DE FLOTAS Y ADOPTAR ESTRATEGIAS SOSTENIBLES”****—¿Cuál es la importancia del EFEM? ¿Por qué surge un estudio como este?**

—El Pacto Verde de la Unión Europea (UE) ha establecido una clara hoja de ruta para alcanzar la neutralidad climática en el año 2050, fijando nuevas obligaciones para las empresas. A partir de enero de 2024 y con 2026 como fecha límite, las empresas deberán informar sobre las medidas a implementar en materia de sostenibilidad con el objetivo de reducir sus emisiones de CO<sub>2</sub> en función de su número de empleados.

Esta directiva requiere una profunda transformación en el enfoque de la gestión de las flotas. Para que las empresas cumplan con estas nuevas regulaciones, es necesario que adopten e integren de forma inmediata estrategias de transición hacia flotas medioambientalmente sostenibles. Conocer cómo afrontan las empresas su “camino hacia la sostenibilidad” es básico si queremos apoyarlas en esta transición. Con este estudio, es como en Alphabet continuamos evaluando el conocimiento que las empresas tienen de la directiva y en especial el grado de cumplimiento de la misma. De esta manera podemos ayudarlas a cumplir mejor con esta obligación que se les ha impuesto y acompañarlas en su transición a la descarbonización.

**—¿Cuentan las compañías con los medios adecuados para calcular correctamente la huella de carbono****de sus flotas y tomar decisiones basadas en datos que les permitan reducir paulatinamente sus emisiones?**

—Esa es realmente la pregunta que deben plantearse las compañías, no sólo las que ahora ya deben cumplir con la directiva, sino todas, pues a futuro también les llegará el momento de hacerlo igualmente. Si bien, este tipo de medidas que exigen la monitorización y notificación de emisiones se deben en parte a la normativa de la Unión Europea, las razones para adoptar prácticas sostenibles son diversas, desde el sentido del deber medioambiental global hasta la reducción de costes o la preparación para afrontar políticas similares en los países o regiones en los que se opera.

Para eso elaboramos este estudio, para conocer exactamente el alcance de la situación y poder obrar en consecuencia aportando a las empresas con flotas nuestra ayuda y colaboración para cumplir con la directiva.

**—¿Y qué les dice el estudio?**

—En esta última edición del estudio de monitorización de Flotas en Europa (European Fleet Emission Monitor -EFEM-) de Alphabet, se han recogido datos de más de un millar de gestores de flotas de múltiples sectores en 12 países, 276 de ellos en España.

Los resultados subrayan la importancia de la sostenibilidad en la gestión de flotas. Sin embargo, a medida que las empresas se esfuerzan por poner en práctica

estos principios, aparece una corriente de desánimo ya que se encuentran con una serie de obstáculos que dificultan su avance hacia la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de sus compañías, desde las complejidades que conlleva la transformación digital y el seguimiento preciso de sus emisiones, hasta el establecimiento de objetivos ambientales concretos y los requerimientos en torno a la movilidad eléctrica. Este desafío se ve agravado por la evolución del panorama normativo. Actualmente, los límites de emisiones de CO<sub>2</sub> oscilan entre 95 g/CO<sub>2</sub> km y 115 g/CO<sub>2</sub> km, en función del tamaño de la flota. Sin embargo, la UE prevé una reducción de estos umbrales en dos fases: una disminución del 15% respecto a los niveles de 2021 entre 2025 y 2029, seguida de una reducción del 37,5% a partir de 2030.

**—Y cómo puede ayudar Alphabet a esas empresas.**

—El EFEM es nuestra primera aportación. Conscientes de los ajustados plazos a los que se enfrentan las empresas, el estudio EFEM se posiciona como un elemento estratégico fundamental diseñado para orientar a las empresas en el complejo panorama de la gestión sostenible de flotas en el marco europeo, identificando los principales retos y presentando oportunidades para la innovación y la mejora. Con la información que facilita

el informe, las empresas pueden dar ya sus primeros pasos en el cumplimiento de la directiva o, cuando menos, conocer a lo que se enfrentan. A partir de ahí desde Alphabet podemos ayudarles mucho más, acompañando a las empresas en su transición, asesorándolas a analizar sus flotas para garantizar un mejor cumplimiento de la normativa. Alphabet se mantiene como un socio firme, apoyando el esfuerzo que los gestores de flotas realizan a diario. Nuestro compromiso va más allá de las meras soluciones; estamos aquí para asesorar y acompañar, comprendiendo y abordando las exigencias de la gestión moderna de flotas hacia un futuro más sostenible.

**—¿Y cómo lo hacéis? ¿Qué propone Alphabet?**

—De entrada, las conclusiones de este estudio ya invitan a tomar acciones definitivas encaminadas a alcanzar la reducción de las emisiones, destacando el poder transformador de la digitalización y la incorporación de vehículos eléctricos en la configuración de flotas. Nuestro lema “Your Mobility. Made Easy” no es solo una promesa, es el compromiso de Alphabet para ofrecer soluciones y herramientas vanguardistas en estrecha colaboración con nuestros clientes. Entendiendo que el camino hacia una reducción significativa de CO<sub>2</sub> requiere de una estrategia compleja, la consultoría a medida que desde Alphabet aportamos

a las empresas destaca por el indudable valor que aporta en todo este proceso. Los gestores de flotas, al igual que los malabaristas, tienen que conseguir dominar distintos elementos, desde conocer en detalle el impacto de la movilidad eléctrica o las estrategias de reducción de CO<sub>2</sub>, hasta la repercusión en temas financieros o garantizar la satisfacción de los empleados. En este sentido, la medición de las emisiones de CO<sub>2</sub> de las flotas se ha convertido en un factor crítico, ya que la Directiva sobre Informes de Sostenibilidad Corporativa (CSRD) obliga además a divulgar estos datos. Adoptar una postura activa en este ámbito no sólo satisface los requisitos legales, sino que también pone de manifiesto un auténtico compromiso de las compañías con la responsabilidad medioambiental.



relación con la gestión de la flota y que el 54% de las empresas en nuestro país aspira a electrificar sus flotas por completo en un futuro más o menos cercano.

En todo caso, resulta especialmente grave que entre las principales conclusiones se incluya el que el 70% de las empresas que deben seguir la citada directiva europea “siga sin responder al impulso de la CSRD para la transformación sostenible de su flota.

“La transición hacia una flota neutra en carbono —destaca a raíz del informe EFEM de Alphabet su CEO, Alberto Copado— es un pro-

**SÓLO DOS DE CADA DIEZ GESTORES DE FLOTA UTILIZA ACTUALMENTE HERRAMIENTAS PARA MEDIR Y ANALIZAR LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DE SUS UNIDADES.**

ceso desafiante y gradual, no un cambio que pueda implementarse de un día para otro”. Según Copado, “en virtud de la CSRD, las empresas están llamadas a publicar sus progresos en esta materia, aunque por desgracia todavía son muchas las que siguen infravalorando el amplio esfuerzo necesario para reducir paulatinamente sus emisiones de CO<sub>2</sub> y avanzar hacia la electrificación”.

Lo cierto es que sólo y únicamente a través de un seguimiento constante se pueden impulsar las acciones necesarias en la compañía que permitan reducir sus emisiones de carbono de una

manera eficaz y consistente. En España, un 42% de las empresas que deben iniciar su andadura por este camino ya lo ha hecho, y se han comprometido a reducir las emisiones de sus vehículos en los próximos años.

Con respecto a la primera edición del informe EFEM de Alphabet elaborado en 2023, el número de empresas que monitorizan de manera perceptible sus emisiones alcanza ya al 33% de las que están obligadas a hacerlo. Tal porcentaje representa un crecimiento de 9,9 puntos porcentuales con respecto a los resultados de

la primera edición del informe elaborado por la operadora de renting y servicios de gestión de flotas perteneciente al Grupo BMW”.

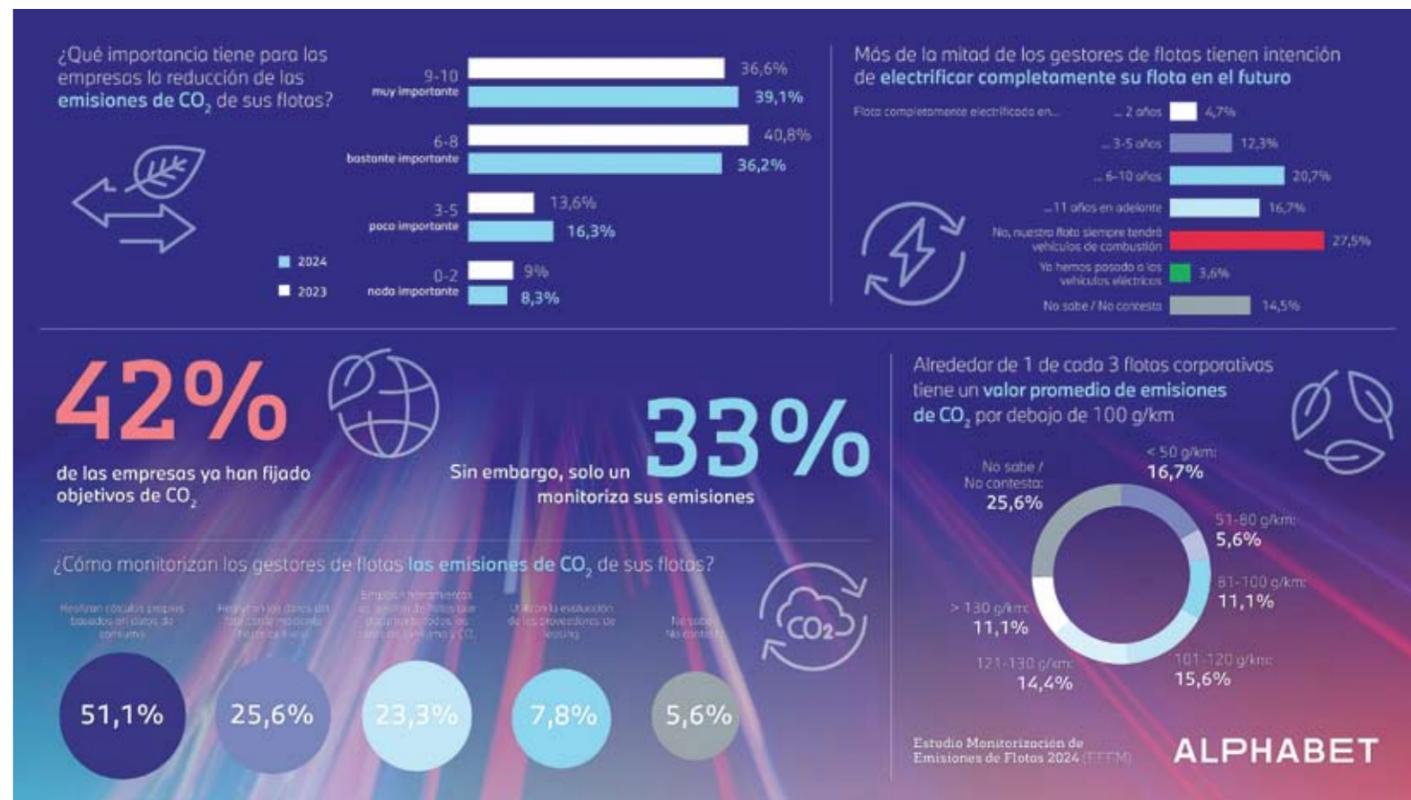
El informe también destaca el hecho de que de ese 33% de empresas que monitorizan sus emisiones, igualmente un tercio de las mismas (33%) se sitúa en cabeza de la carrera de reducción de las emisiones tras haber alcanzado un promedio inferior a los 100 g/km de CO<sub>2</sub> emitidos por los vehículos de su flota. Aun así, el 41% de las flotas monitorizadas aún se encuentran por encima de dicho límite, pese al éxito al-

canzado por a ver reducido en más de 10 puntos porcentuales sus cifras con respecto a las del anterior ejercicio.

Según el estudio EFEM de Alphabet, aproximadamente una de cada cuatro empresas (25%) todavía desconoce por completo cuales son los volúmenes que alcanzan las emisiones de CO<sub>2</sub> de sus flotas corporativas. “Para muchas empresas —comenta Alberto Copado, CEO de Alphabet— la adopción de herramientas y plataformas digitales sigue siendo un auténtico reto.

EFEM 2024 ALPHABET PRINCIPALES RESULTADOS DEL ESTUDIO

- La sostenibilidad es una de las principales prioridades en la gestión de flotas españolas, independientemente de las obligaciones derivadas de la Directiva sobre Informes de Sostenibilidad Corporativa (CSRD)
- Sin embargo, destaca el 70% de los encuestados, que declaran que la Directiva CSRD no ha influido en la aplicación de criterios sostenibles a la hora de planificar su flota, teniendo en cuenta que, al mismo tiempo, el 41% de ellos cuentan con una flota cuyo promedio de emisiones de CO2 es superior a los 100 g/km.
- Aunque la digitalización es clave, muchas empresas siguen teniendo dificultades para implantar una gestión digital de sus flotas que incorpore el análisis de datos.
- A pesar de los obstáculos que plantean la autonomía de los vehículos eléctricos, la infraestructura de recarga y la complejidad de identificar qué vehículos de empresa pueden convertirse en eléctricos, un 54% de las empresas españolas se está preparando para hacer la transición de sus flotas a vehículos totalmente eléctricos.
- Un 26% de las empresas no pueden medir con precisión las emisiones de CO2 de su flota
- Solamente un 23% de las empresas españolas ha adoptado herramientas digitales para medir y gestionar activamente las emisiones de CO2 de su flota, por detrás del 31% de las empresas europeas.



Sólo dos de cada diez gestores de flota utiliza actualmente herramientas para medir y analizar las emisiones de CO2 de sus unidades. En opinión de Copado, “al no contar con información obtenida del análisis de datos reales, las empresas están desaprovechando una gran oportunidad. Estos datos no sólo son fundamentales para cumplimentar los informes de sostenibilidad, sino también para ayudar a decidirse por la mejor combinación de sistemas de propulsión en la flota”.

Disponer de datos fiables en tiempo real a partir de los cuales poder analizar la situación de la flota y adoptar las necesarias medidas y soluciones de manera certera es ahora mucho más fácil, seguro y económico que hace unos años. Las empresas que no lo hacen están desaprovechando una excelente oportunidad y poniendo

en riesgo la eficacia de las posibles medidas que vayan adoptando.

“Estos datos no sólo son fundamentales para cumplimentar los informes de sostenibilidad, sino también para ayudar a decidirse por la mejor combinación de sistemas de propulsión en la flota”, comenta Alberto Copado.

Los datos obtenidos del estudio indican claramente que el destino final de las flotas es la electrificación de las mismas, si bien el trayecto que marca para alcanzarlo es bastante complejo. De momento, el 54% de los gestores consultados ya cree que la flota de su compañía llegará a ser completamente eléctrica en el futuro. Un porcentaje que si bien sigue siendo elevado no deja de resultar un tanto sorprendente pues se reducen en nada menos que 10 puntos porcentuales con respecto al estudio presentado hace

apenas un año, en 2023, de ahí la complejidad que mencionábamos. Y es que si bien el actual proceso de electrificación del mercado siembra bastantes dudas en cuanto a la velocidad a la que alcanzaremos los objetivos planteados, lo cierto es que muy pocos dudan de que el motor eléctrico será el sistema más empleado de impulsión en los vehículos dentro de relativamente pocos años. Pero nadie duda de que el futuro de la movilidad, también el comercial, pasa por la electrificación de las flotas y, en especial, por su sostenibilidad.

En todo caso, lo que llama poderosamente la atención es que la pérdida de esos 9 puntos porcentuales de uno a otro informe EFEM puede deberse sobre todo al elevado porcentaje de gestores de flota que a estas alturas todavía subestiman el proceso de transformación de las flotas y

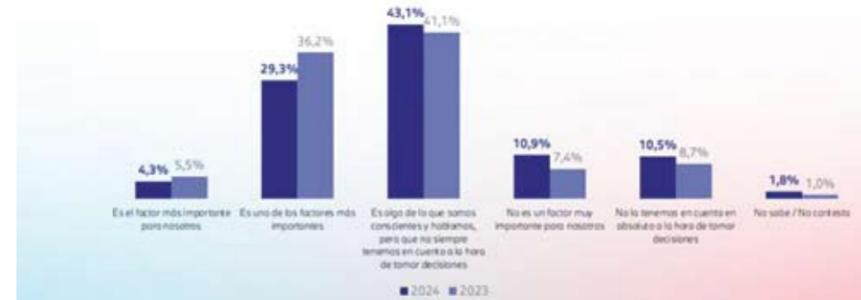
¿Qué importancia tiene para tu empresa la reducción de las emisiones de CO2 de tu flota?



¿Qué papel desempeña la sostenibilidad en la planificación de tu flota?



¿Qué papel desempeña la sostenibilidad en la toma de decisiones de tu empresa?



siguen sin tener ni utilizar datos al respecto para iniciar el de la suya. Nada menos que el 59% de los gestores de flota encuestados por el EFEM manifiestan sentirse insuficientemente informados acerca de la movilidad eléctrica y eso les impide dar los pasos necesarios para avanzar en la transformación.

Por otro lado, pese a los grandes avances conseguidos en ambos conceptos, tanto la insuficiente autonomía de los vehículos como la escasez de infraestructuras con puntos de carga disponibles a su alcance sigue pesando como una losa en su ánimo y, por eso, ni tan siquiera plantean iniciarla. Consideran que se trata de problemas insalvables aún hoy, cuando la rea-

lidad ya nos indica cosas totalmente diferentes. “Entendiendo las dificultades a las que se enfrentan nuestros clientes en la electrificación de sus flotas, Alphabet se dedica a asesorar y acompañar a cada uno de ellos a través de esta transición”, comenta Alberto Copado, CEO de Alphabet.

Según Copado, para ello Alphabet cuenta “con soluciones a medida de cada cliente, al que ofrecemos un apoyo estratégico a través de Alphabet Consulting, nuestro equipo de consultores experto, así como también les vamos a proporcionar sofisticadas herramientas de medición como Alphabet Carbon Manager, con las que nuestros clientes podrán disponer de una

visión exhaustiva del impacto medioambiental que representa su flota”.

Desde la visión que Alphabet tiene de este tema, el futuro de todos exige algo más que ser conscientes de las emisiones de nuestras flotas. Para 2025 la Unión Europea ya espera que las empresas sigan avanzando en la progresiva reducción de sus emisiones de carbono. En este camino, tal y como destaca el CEO de Alphabet, la innovación adquiere un papel fundamental: “Sin digitalizar la gestión de flotas, electrificarlas y desplegar en su gestión el uso de sistemas basados en la Inteligencia Artificial y la monitorización de los datos, las empresas no podrán cumplir con todos estos objetivos ni llegarán a superar los umbrales mínimos que les son exigidos”.

“Por ello —continúa Copado— en Alphabet estamos desarrollando activamente soluciones vanguardistas que permitan capacitar a nuestros clientes para superar estos desafíos y les ayudan a avanzar en sus objetivos de sostenibilidad hacia una movilidad más fácil y descarbonizada”.

Actualmente, Alphabet monitoriza una flota de alrededor de 720.000 vehículos de turismo y comerciales ligeros de todas las marcas distribuida por los 36 mercados en los que la operadora de servicios de movilidad, renting y gestión de flotas está presente ayudando a las empresas a gestionar su movilidad corporativa de manera eficiente y sostenible

Con su cartera de soluciones de movilidad innovadoras, digitales y flexibles, Alphabet impulsa cada día el cambio sostenible: a través de Alphabet Renting Flexible, Alphabet Share, Alphabet App y su enfoque holístico, que incluye la consultoría integral para ofrecer una estrategia de electrificación personalizada y a medida, Alphabet ayuda a sus clientes a reducir su huella de carbono y a construir un futuro mejor en materia de movilidad, y todo ello lo hace cumpliendo con los mismos exigentes estándares de calidad y procesos que su empresa matriz, el Grupo BMW, exige a todas sus filia-



HABLAMOS CON... JAVIER MARZANA,  
DIRECTOR AUTOHERO ESPAÑA

## “Nuestros centros de producción nos permiten ofrecer las máximas garantías en nuestros coches”

El mercado de vehículos de ocasión vive un buen momento. Los elevados precios que los coches nuevos presentan, en especial los eléctricos, híbridos y de nuevas tecnologías, provocan que muchos clientes giren la vista a los vehículos usados de 1 a 5 años de edad como solución para su movilidad. Hablamos con Javier Marzana, director general de AutoHero en España, una de las plataformas de compraventa de vehículos más jóvenes y que mayor interés está generando en el mercado de ocasión.

—¿Qué valoración haces de la actual situación del mercado de ocasión y de vuestra posición?

—Creo que estamos en una muy buena posición. Tenemos un nivel de transacciones muy alto y eso nos permite medir con bastante fiabilidad el posicionamiento de precios con bastante rapidez. Mensualmente, a nivel europeo en Auto 1 elaboramos un indicador de precios, el Auto1 Price Indicator, donde vemos si los valores de los vehículos suben o bajan y las tendencias que adoptan. Ahora, llevamos unos meses en los que se aprecia que estos valores, tras las fuertes subidas y oscilaciones, parece que se han doblado y desde hace un tiempo los

precios de los vehículos de ocasión se están estabilizando. El mercado está dictando su ley

Y esto genera una mayor tranquilidad y estabilidad, que esperemos se mantenga para los próximos meses. Además, si a eso le unimos el incremento del número de transacciones de vehículos usados y que el famoso ratio de ventas VO vs VN está creciendo, pues todo hace que quienes operamos en el mercado del vehículo de segunda mano consideremos que la situación actual es bastante positiva. Y si a todo esto le sumamos la más que probable bajada de tipos de interés que se producirá a mediados del ejercicio —que a nosotros,

en concreto, nos va a favorecer bastante dado que uno de nuestros puntos fuertes es el mercado de la financiación—, pues si no se rompe nada ni explota nada, ni el mundo se vuelve más loco aún en materia geopolítica, pues creo que tenemos una situación bastante tranquila a corto y medio plazo.

—¿Cómo afecta al mercado de ocasión la electrificación del mercado? ¿Teméis por el valor de los vehículos usados que acumuláis en stock?

—Los clientes saben que en el futuro no van a poder comprarse vehículos nuevos diésel o gasolina, pero tampoco pueden acceder a los vehículos eléc-



tricos por su elevado precio y por la desconfianza que les provoca. Esto hace que quienes buscan coche opten por vehículos usados jóvenes y con motores de combustión que pueden utilizar sin problemas durante todavía muchos años. También hay cierto temor y desconfianza a cambiar de coche. Las políticas de movilidad no están ayudando a que los clientes se sientan seguros en la adquisición de un nuevo vehículo. Y ahí es donde nosotros, los comerciantes del mercado de ocasión, entramos para aportar esa confianza que los clientes necesitan en el producto que están comprando. Ahora mismo comprar un vehículo gasolina o diésel de 5 o menos años de uso es sin duda una de las mejores opciones que el mercado ofrece. Desde un punto de vista económico, es la opción más asequible y barata de cuantas el cliente tiene ante sí. Comprar un coche eléctrico ahora supone pagar una fortuna por una tecnología que aún está en una fase de desarrollo. Nosotros tratamos de explicarle a los clientes todo esto.

Cierto que, más adelante, nosotros también vamos a vender coches eléctricos. Es algo que tendremos que hacer, un movimiento correcto para mantenernos alineados con lo que el parque automóvil español ofrecerá y lo que los clientes demandarán. A medida que haya más coches eléctricos disponibles en el parque los iremos comprando para ofrecérselos a los clientes. ¿Mientras tanto? Pues seguiremos potenciando la venta de vehículos jóvenes que, a día de hoy, es la mejor decisión de compra que puede adoptar un particular.

—AutoHero, Compramostuchoche.es, Auto1 pertenecen al mismo grupo empresarial, Autobahn Group. ¿Por qué tres empresas, que es lo que diferencia a una de las otras?

—Autobahn Group, es un grupo empresarial especialista en el mercado de ocasión. El Grupo tiene once años de existencia y lleva operando en España desde hace ya una década. Autobahn Group es el líder europeo en la venta de vehículos de ocasión, con una cuota de mercado del 2,5% en toda Europa. Esto puede parecer poco, pero en un mercado tan atomizado como el de ocasión a escala europea supone mucho; es una gran cuota.

El grupo opera en el área de profesionales del mercado de ocasión, con su marca Auto1 y en la de particulares con la marca AutoHero desde hace 6 años. Ha sido una década de un crecimiento casi podría decirse que exponencial por parte de ambas marcas, pero muy especialmente en el caso de AutoHero.

Para entender mejor el funcionamiento de Au-

tobahn Group el canal fundamental del grupo para la compra de vehículos es compramostuchoche.es, marca comercial que lleva 9 años operando en España y en otros 9 mercados europeos más, con las siglas y el nombre adaptado a sus respectivos lenguajes. El nombre lo dice todo y en todos los idiomas en los que se expresa significa exactamente lo mismo. Compramostuchoche.es se dedica precisamente a eso, a comprar coches usados que los usuarios quieren vender. El Grupo cuenta con más de 400 sucursales de compra en toda Europa, pero compramostuchoche.es, a través de un proceso íntegramente digitalizado y online, facilita a la compañía adquirir todos los modelos y vehículos de ocasión que los usuarios particulares nos ofrecen. Gracias a este proceso digital, los usuarios del mismo pueden recibir nuestra oferta de compra para su coche sin moverse del salón de su casa. Basta con que nos envíen cuatro fotos del coche para recibir nuestra oferta económica por su coche usado.

Si el cliente acepta, entonces basta únicamente que acerque su vehículo a una de nuestras 400 sucursales de compra y si el vehículo está tal cual nos ha indicado recibirá el valor de la tasación realizada vía online. Si, por el contrario hubiera alguna variación no contemplada en la misma, el precio variará y se adecuará a dicha variación bien incrementándose el valor ofertado, bien ajustándose a la realidad. Además del canal de compras a particulares que es compramostuchoche.com, Autobahn Group también tiene un canal exclusivo para compras a profesionales. Compramos directamente vehículos a cualquier profesional de automoción.

Una vez adquiridos los vehículos todos ellos entran a la web de Autobahn Group de donde salen al mercado a través de otros dos canales habituales de salida: Auto1 y AutoHero, el primero destinado a ventas a profesionales y, el segundo, a las que se realizan a particulares. Por tanto, nuestro core business incluye tanto la compra como a la venta tanto a profesionales como a particulares.

LA COMPRA DE VEHÍCULOS JÓVENES DIESEL O GASOLINA DE HASTA CINCO AÑOS ES LA MEJOR OPCIÓN QUE ACTUALMENTE TIENEN LOS CLIENTES EN EL MERCADO DEL AUTOMÓVIL.

—¿Auto 1 es portal de venta o de subastas?

—Auto 1.com es la plataforma de subastas de vehículos a profesionales más grande de cuantas operan en Europa. Más de 60.000 profesionales repartidos en los 30 mercados en los que estamos presentes de manera activa participan en ella.

Auto1.com mantiene un stock compartido de subastas de vehículos. Así, cualquier especialista comercial de automoción, compraventa y demás profesionales del sector del vehículo usado pueden acceder a nuestra web, operar en la plataforma y pujar por cualquiera de los vehículos que sacamos a pública subasta cada día. La magia de su funcionamiento reside en que un compraventa que esté cómodamente sentado en Málaga puede estar a la vez comprando un coche en Polonia. AutoHero es una empresa más joven. Nació en 2017 y es el concesionario multimarca más grande de Europa. En él, cualquier cliente particular puede comprar el vehículo que quiera, bien a través de nuestros AutoHero Centers, bien mediante un proceso 100 por cien online que consideramos que es el mejor que se puede encontrar actualmente en el mercado. Y lo es porque además del propio proceso en sí mismo aportamos unas garantías y una calidad en el mismo que son muy difíciles de igualar.

Y esto es básicamente lo que somos, un grupo fundado en 2012, que ya es el número 1 por ventas en vehículos de ocasión, que cuenta con más de 6.000 empleados, con 4,2 millones de vehículos vendidos desde que empezó su actividad, que opera en 30 mercados diferentes y que factura más de 5.500 millones de euros cada año. Solo el pasado año 2023 vendimos más de 566.000 vehículos y nos relacionamos con más de 60.000 socios compraventas registrados compramostuchoche.com. Y a todo esto, se suman los ya mencionados más de 400 puntos de entrega o recogida, que son nuestras sucursales de AutoHero en todo el territorio europeo.

—¿El funcionamiento de AutoHero y el de Auto1 es el mismo?

No. Con Auto1 estamos presentes en 30 mercados y cubrimos prácticamente todo el territorio Europeo. Auto Hero está recién empezando y ya está presente en 9 mercados, que también cubren prácticamente el mercado de la UE. España fue uno de los primeros países en los que lanzamos la marca tras lo cual los siguientes años hemos ido expandiéndonos y logrando tener presencia en casi toda Europa.

Al contrario de lo que sucede en Auto1 donde las subastas están abiertas por igual a todos nues-



tros clientes en Europa, en AutoHero el stock no es compartido, sino que se trata de stock propio de cada país. Compramos coches españoles que se venden únicamente en España.

En estos seis años de existencia de AutoHero hemos tenido un crecimiento muy fuerte, tanto en ingresos, donde en los últimos tres años venimos prácticamente duplicando las cifras de ingresos (2021-2022 y estabilización en 2023), como en cuanto al número de unidades, donde venimos experimentando incrementos de dos dígitos año tras año hasta 2023, en el cual ya comenzamos a estabilizarnos. Una estabilización que se produce porque el objetivo claro ha sido el de mejorar los ingresos alcanzados por unidad, que es de lo que estamos más orgullosos, pues año tras año hemos conseguido ser mucho más eficaces en este sentido.

Es decir, ya no es solo el hecho de vender un número x de unidades cada año, mantenerlo o incrementarlo, sino también ser capaces de mejorar ese margen por unidad que obtenemos y que es uno de nuestros claros objetivos, el sacarle más rendimiento a cada coche que pasa por nuestras manos. Para 2024, nuestra idea es crecer ligeramente, acercándonos a las 70.000 unidades, (en 2023 cerramos con 63.000), esperamos crecer en unas 7.000 unidades, pero sobre todo seguir incrementando ese margen bruto que obtenemos por unidad, superando los 1.900 euros por coche vendido.

—¿Qué habéis hecho para aumentar el margen de beneficio? ¿Dónde habéis encontrado ese mayor beneficio por coche? Hablamos de aproximadamente 700 euros netos por coche ¿no?

—Básicamente el incremento ha venido dado por la optimización del margen bruto por unidad llevada a cabo durante todo el año en nuestra actividad tanto durante el proceso de compra como durante el de la venta. Con unos sistemas de downpricing que son más efectivos y gracias a los cuales somos capaces de optimizar el margen que obtenemos de cada vehículo sin perder demanda; y también por la venta de atípicos añadidos a cada vehículo, garantías, ratios de fidelización, etc) que también han tenido un incremento sustancial.

¿Que diferencia compramostucoche.com de AutoHero?

De entrada, en AutoHero sólo vendemos coches de nuestro propio inventario, es decir, no listamos coches procedentes de otras plataformas del mer-

cado. No somos un clasificado más. Todos nuestros coches son unidades que hemos comprado y que tenemos en propiedad. Esto es realmente importante porque lo hacemos para asegurar la calidad del producto que vendemos, que tiene uno de los estándares más altos que se pueden encontrar hoy día en el mercado. Y eso sólo se puede conseguir cuando tienes centros de producción como los nuestros y controlas al 100 por cien el proceso de reacondicionamiento de los vehículos antes de proceder a su venta.

Nuestro sistema de preparación de vehículos nos permite ofrecer por igual a todos nuestros clientes una alta calidad que se verifica porque aportamos a cada coche un año de garantía con las coberturas más amplias que hoy día se pueden



COMPRAMOS LOS COCHES A TRAVÉS DE COMPRAMOSTUCOCHE.ES Y AUTOHERO LOS VENDE A LOS PARTICULARES TRAS NUESTRO EXIGENTE PROCESO DE REPARACIÓN Y REACONDICIONAMIENTO.

encontrar en el mercado. Y también con el derecho de devolución de hasta 21 días que ofrecemos al cliente, tiempo durante el cual puede devolver el vehículo adquirido si este no le ha convencido y sin necesidad de tener que responder preguntas. Simplemente, si no está contento con el vehículo lo puede devolver.

Y lo importante es que todo esto lo hacemos con una selección de más de 3.000 coches que, de manera permanente, es el stock medio que manejamos. Esto permite que cualquier cliente encuentre en nuestra oferta un vehículo que encaje con las necesidades de producto que está buscando.

Pero la verdadera clave de todo este sistema se encuentra en los Centros de Producción. En España, el centro de producción de AutoHero está en Seseña Toledo, desde donde da servicio a todo el

territorio. Todos los coches que vendemos pasan por él. En total, en toda Europa tenemos instalados diez centros de producción. En el resto de Europa hay más ubicaciones físicas y en España también se puede ir a recoger el vehículo a cualquiera de nuestros puntos de entrega. Cualquier cliente no precisa desplazarse más de dos horas en coche para alcanzar uno de ellos en el territorio nacional.

También ofrecemos uno de los fotorreportajes más completos del mercado, en el que le mostramos no sólo las imágenes del vehículo, sino que además detallamos las imperfecciones que el mismo tiene. Para poder tener los precios tan competitivos que ofrecemos, nosotros no reparamos los vehículos al 100 por cien, sino que tenemos un estándar de reparación, que aplicamos por igual a todos los coches que nos entran. Este estándar de reparación es actualmente el más alto que se puede encontrar en el mercado.

Igualmente, también contemplamos la posibilidad de obtener permutas. Es decir, si tienes un vehículo que quieres entregar como forma de pago a través de nuestro canal de compramostucoche.com, que está integrado al 100 por cien en la plataforma de AutoHero, metiendo unos datos básicos del vehículo, nosotros podemos aportar un precio de compra definitivo que se deduciría del precio de venta. De esta manera, en una misma operación, vamos a poder recoger el vehículo que nos vende el cliente al tiempo que le entregamos su nuevo vehículo. Todo en una misma operación, con un precio ya cerrado y sin necesidad de tener que desplazarse o moverse de su casa.

—¿Y cómo es el proceso de entrega?

—Nosotros nos encargamos de todo el proceso. El cliente puede elegir entre ir a recoger su vehículo en uno de nuestros puntos de entrega, de nuestros Auto Hero Centers o bien recibir el coche a domicilio, el cual le enviamos con nuestras ya populares grúas acristaladas. Estas no son una herramienta de marketing más, sino que se trata de una flota real de vehículos, compuesta por más de 160 unidades que operan en todos los mercados europeos en los que la empresa está ya presente y con las cuales ya entregamos un porcentaje muy elevado de nuestros vehículos. En nuestros procesos de venta, los clientes reciben su dinero al momento y en los de compra el cliente no paga el coche hasta que lo recoge. Los pagos se formalizan bien a través de una transferencia inmediata a compramostucoche, bien mediante una financiación.

—¿Compráis y vendéis modelos de todas las marcas o hay alguna con la que en concreto preferís no tocarla?

—Vendemos coches de todas las marcas y modelos. Es verdad que a veces hay modelos con los que es necesario tener un mayor cuidado al comprarlos, porque sabemos que luego nos va a dar problemas en postventa. Son unidades de modelos concretos que tenemos bien identificadas y controladas. Y, claro, si queremos dar garantías y venderlos pues es verdad que al final hay modelos, productos específicos en los que el riesgo de futuros daños es alto. Por eso todos los modelos se miran con cinco o seis pares de ojos.

Para evitar estos problemas, nosotros tenemos nuestros propio canal de taller, un canal de producción repleto de profesionales que miran y comprueban todos los vehículos que compramos.

—Habláis mucho de vuestro Centro de producción. Vosotros no fabricáis coches. ¿Qué es, en qué consiste y qué funciones cumple?

—Sirve para poder asegurar la calidad, los estándares de nuestros vehículos y poder facilitar las garantías y los derechos de devoluciones que ofrecemos a nuestros clientes. Somos responsables del proceso de producción, del reacondicionamiento de los vehículos que vendemos. Esto lo hacemos por igual en todos los mercados europeos en los que estamos presentes. En total, tenemos 10 instalaciones de lo que nosotros llamamos centros de producción, por los que habitualmente pasan unos 180.000 vehículos cada año.

En España, nuestro centro de producción tiene con una capacidad de reacondicionamiento de vehículos superior a los 21.000 coches anuales. Estamos en unas instalaciones modernas de unos 47.000 m<sup>2</sup> en las que trabaja a diario un equipo humano compuesto por más de 130 personas.

—¿Qué tiempo lleva la reparación y reacondicionamiento de los vehículos?

—Obviamente varía para cada coche, pero al final sí que podemos hablar de tiempos medios. El proceso entero de reparación y reacondicionamiento que aplicamos a cada vehículo hasta que esté se encuentra ya listo para su venta está por debajo de los cinco días.

—¿Y cuál es la media de permanencia de vuestros coches en el stock de la compañía?

—Actualmente está por debajo del mes. Precisamente uno de los fuertes de la empresa es la elevada rotación que tiene nuestro stock. Y es que todo en este negocio va un poco de la mano. Nosotros le aportamos un precio exacto al comprador de compramos tu coche. Le aportamos un precio justo y optimizamos muy bien el proceso de reparación de los vehículos. Además, a los clientes les mostramos muy claramente los posibles daños que el vehículo tiene, para evitarnos así tener que reparar todos los pequeños defectos que el vehículo tiene y poder dar así un precio de venta lo más justo posible.



NUESTROS CENTROS DE PRODUCCIÓN REVISAN, REPARAN Y REACONDICIONAN MÁS DE 21.000 COCHES AL AÑO EN ESPAÑA, Y UNOS 170.000 EN EUROPA ANTES DE VENDERLOS.

De esta manera conseguimos que la rotación de unidades en nuestro stock sea muy alta y ese es precisamente uno de los puntos fuertes de la compañía. Gracias a ello intentamos pagar el máximo razonable por los vehículos que compramos de la misma manera que buscamos poner los precios de venta más justos a nuestros coches.

—Una de vuestras características más fuertes son las garantías que aportáis a los vehículos que vendéis. ¿Cómo podéis aportarlas?

—Básicamente gracias a nuestro proceso de revisado y verificado de los vehículos. Un proceso que internamente denominamos "tricheck" en el que se incluye una verificación del estado del vehículo en más de 420 puntos clave del mismo. Cada coche que entra en nuestras instalaciones se revisa y verifica al completo. Este proceso nos permite de entrada rechazar muchos coches que nos ofrecen para su venta en el canal de particulares, lo que no significa que no lo aceptemos para su venta en el canal de los profesionales.

Si aceptamos el vehículo para el canal de particulares, es cuando comenzamos el proceso de preparación y reparación del mismo siguiendo las pautas marcadas en el tricheck. Al mismo tiempo, este mismo proceso también genera un presupuesto acorde a las reparaciones y operaciones a realizar en el coche. Proceso que conlleva operaciones de chapa, pintura, mecánica, Smart repair, limpieza, fotografía...

Hacemos cuatro chequeos a los coches. El primero es una verificación de estado a su llegada que es el que permite controlar su estado y el que nos indica si irá destinado a la venta a particulares o, por el contrario se dirigirá a clientes profesionales. Esta revisión también define las reparaciones y mejoras a realizar en el coche para obtener el mejor precio posible e su operación de reventa.

El segundo es un quality check, con el cual verificamos nuevamente el estado del vehículo tras las operaciones de reparación y reacondicionamiento del mismo que se han llevado a cabo en

nuestros talleres. La tercera y cuarta revisión del estado de nuestros coches se lleva a cabo en función de los traslados del vehículo a su destino final. Si el vehículo se queda y se vende en Madrid se efectúa el llamado exit check previo a la entrega a su nuevo propietario. Y si el vehículo se vende en cualquier otro lugar de España y tiene que transportarse hasta allí, además de este exit check, previo a su transportarse, al llegar a su destino se le efectúa otro brand exit check para verificar que el coche ha llegado en correcto estado tras superar el viaje.

—¿Cómo se posiciona AutoHero con respecto a otras plataformas de compraventa de vehículos de ocasión en el mercado? ¿Vuestra autoexigencia en cuanto a estándares de calidad de los coches que vendéis elevan vuestros precios con respecto a los de la competencia?

—No. Tenemos unos precios de los más competitivos que se pueden encontrar en el mercado. Nuestra horquilla de precios se puede situar en una zona media o media baja en comparación con los precios de nuestros rivales por coches semejantes, pero superamos a muchos de ellos en cuanto a la calidad. El estándar de calidad que ofrecemos no muchos comerciantes de vehículos de ocasión lo pueden ofrecer. Ello se debe al intenso y eficaz trabajo que realizamos en nuestros centros de producción.

Nuestro verdadero potencial como vendedores de vehículos de ocasión es que ofrecemos la variedad de modelos más grande que se puede encontrar en este mercado. Y ya no tanto por la cantidad, como por otros aspectos. Como muchas de nuestras compras se efectúan a través de la web de compramostucoche.com, tenemos una variedad increíble de marcas, modelos, versiones, con extras diferentes en su equipamiento etc. Eso no lo pueden decir los que compran a flotas o compañías de renting directamente y ese es precisamente uno de los principales factores diferenciales que aportamos.



FORD PRO

# Nuevo Ecosistema de software y hardware para profesionales

Ford Pro, trata de simplificar al máximo la adaptación de las flotas de pymes y autónomos a la electrificación. Para ello, aprovecha la llegada de la nueva E-Transit Custom, para lanzar su nueva solución de recarga doméstica específica para profesionales que incluye cuanto estos pueden precisar para controlar y obtener el mejor rendimiento de sus recargas en sus vehículos.

La nueva solución profesional de recarga se une así, como un nuevo servicio más, a la cada vez más completa plataforma digital y física de vehículos, recarga, software, servicio y financiación que Ford Pro ya ofrece a las pymes con el fin de ayudarlas a reducir lo máximo posible los costes de propiedad del vehículo al tiempo que les facilitan el poder trabajar con ellos de una forma mucho más eficaz.

El nuevo ecosistema de recarga doméstica de Ford Pro es un servicio que se proporciona a las pymes en el que se incluye formación, cargador, instalación, software de gestión y cinco años de garantía. Todo un ecosistema de carga con el cual se pueden programar las recargas de la batería del vehículo de manera que se obtenga energía fuera de las horas punta habituales al tiempo que se monitoriza todo el proceso de manera remota.

Con la nueva solución, Ford Pro quiere bene-



▲ XXXXX pie de foto xxliquam, qui tie vulpute tat deliquat. At ompraes Cas iam tum tanum esularb itimunc inatiam Ori post? quemodi facchuit. Verdi, comaximpris; nostilic octabest ventidem te fori,

## NUEVAS FORD E-TRANSIT DE AUTONOMÍA EXTENDIDA, MÁS DE 400 KM DE ALCANCE PARA FINALES DE AÑO

Ford Pro amplía la gama de su nueva furgoneta eléctrica E-Transit con el lanzamiento de las nuevas versiones de autonomía extendida, que permiten mejorar sus prestaciones gracias a la incorporación de una nueva batería de 89 kWh de capacidad, capaz de almacenar energía suficiente para alcanzar un rango de autonomía máximo de hasta 402 kilómetros, un 28 % más que el de las anteriores versiones eléctricas disponibles en la gama. Además, la nueva E-Transit, la furgoneta eléctrica de 2 toneladas de mayor aceptación en el mercado europeo, también puede disponer de una capacidad de recarga más rápida tanto conectada a cargadores CA como CC y dispone de una nueva bomba de calor en su equipamiento de serie que ayuda a maximizar y optimizar la autonomía del vehículo. Disponible en una amplia gama de hasta 19 variantes, las nuevas E-Transit de autonomía extendida llegarán al mercado español antes de finalizar el presente año y las primeras entregas se producirán en los primeros meses del 2025. Al igual que el resto de la gama Transit, las versiones de autonomía extendida también se benefician de

las innovaciones introducidas por Ford Pro en la gama para mejorar la productividad digital de la Transit 2024. Entre estas mejoras también se incluyen unos nuevos intervalos de mantenimiento ampliados a dos años con kilometraje ilimitado, justo el doble de lo que venía siendo habitual en el modelo hasta ahora comercializado en el que era de un solo año. Al igual que el resto de la gama, las nuevas versiones de autonomía extendida están igualmente integradas en la nueva plataforma Ford Pro de soluciones de conectividad para recarga tanto de energía como de software que permiten a los usuarios de la E-Transit optimizar la gestión de sus recargas de energía, el mantenimiento de la furgoneta, el control de su actividad y consumos y los costes de uso de la misma. "La versión de autonomía extendida para la E-Transit es otro ejemplo del compromiso de Ford Pro para hacer que las flotas eléctricas sean una realidad en toda Europa", dijo Hans Schep, director general de Ford Pro, Europa. "Dar a los clientes la

opción de conducir más distancia entre recargas, junto con una amplia selección de estilos de carrocería y el apoyo del ecosistema conectado de Ford Pro, refuerzan nuestra posición como su socio de confianza para soluciones integrales de flotas". Con las versiones de autonomía extendida, Ford Pro quiere cubrir especialmente las necesidades de los clientes que operan fuera de las zonas urbanas, en entornos rurales, en climas más fríos o en aquellas rutas que implican un uso de la furgoneta eléctrica en vías de alta velocidad. Igualmente, la mayor disponibilidad de energía eléctrica a bordo además de mayor autonomía también beneficiará a la propulsión de aquellos vehículos carrozados para cubrir necesidades profesionales especiales que implican necesidades adicionales de peso y potencia auxiliar. La capacidad máxima de recarga de las versiones de autonomía extendida en conexiones de corriente alterna (CA) se han incrementado desde los 11 kW anteriormente disponibles hasta los 22 kW. La batería puede recargarse por completo durante la noche en menos de seis horas. En el caso

de las unidades con capacidad de recarga rápida en corriente continua (CC), esta se ha incrementado desde los 115 kW hasta los 180 kW. En apenas 10 minutos, el sistema puede añadir hasta 116 km de autonomía al vehículo, y también puede reponer la carga de la batería desde el 10 hasta el 80 % de su capacidad en aproximadamente unos 28 minutos. Obviamente, las ya comentadas soluciones integrales desarrolladas por los ingenieros y técnicos de Ford Pro para el control de las recargas tanto en puntos de carga domésticos, como públicos, junto con el paquete de opciones de software Ford Pro Telematics también están disponibles para estas nuevas versiones de autonomía extendida de la Ford Transit, pudiendo con todo ello supervisar tanto el rendimiento de las recargas de energía, aprovechar las mejores tarifas horarias disponibles, optimizar la gestión de la energía y supervisar todos los vehículos de la flota mediante el uso de un único y mismo programa, válido por igual tanto para flotas exclusivamente eléctricas como de tipo mixto (híbridos enchufables, de combustión, etc.).



▲ Con las versiones de autonomía extendida, Ford Pro quiere cubrir las necesidades de los clientes que operan fuera de las zonas urbanas, en climas más fríos o en rutas en vías de alta velocidad.



neficiar a aquellos pequeños y medianos empresarios que cuentan con una pequeña flota de vehículos eléctricos de empresa que disponen de poco tiempo para poder efectuar las recargas de la batería de sus vehículos y

que ni operan habitualmente desde las instalaciones de la empresa ni cuentan por lo general con gestores de flota que se ocupen de obtener el mayor rendimiento posible de las unidades con las que cuentan en la flota.

Gracias al nuevo cargador Ford Pro Recarga Doméstica para Profesionales Conectados, los conductores de los vehículos de estas pymes pueden recargar las baterías de sus furgonetas eléctricas en su casa. Ford



### PYMES Y AUTÓNOMOS LAS PALANCAS QUE LA ELECTRIFICACIÓN DE LAS FLOTAS PRE CISAN

En Europa se estima que el mercado empresarial para las furgonetas abarca a más de 23 millones de pymes, incluidos los operadores propietarios, que representan a un total del 99 por ciento de los negocios de la Unión Europea. El conjunto de las pymes, en especial aquellas que utilizan furgonetas en sus quehaceres diarios para obtener movilidad supone una oportunidad de oro para alcanzar un futuro más productivo y sostenible.

Según el sobre estudio paneuropeo elaborado a petición de Ford Pro por el Centro de Economía e Investigación Empresarial, CEBR las empresas cuya actividad se lleva a cabo con pequeñas flotas compuestas por furgonetas represento para Europa una cantidad cercada a los 860.000 millones de euros de ingresos en toda la UE durante 2023, cifra que se elevaría por encima del billón de euros (1 millón de millones) si se considerase la aportación a la economía europea del Reino Unido.

La adopción de vehículos eléctricos por parte de las pequeñas y medianas empresas supone una excelente oportunidad para alcanzar un futuro productivo más sostenible del que se beneficiarían tanto los clientes como los propios negocios. Esta es una de las principales conclusiones a las que llega el informe sobre "El uso de furgonetas comerciales en el mercado europeo en cifras" patrocinado por Ford Pro que ha elaborado el Centro de Economía e Investigación Empresarial, CEBR, con sede en Gran Bretaña.

Según los cálculos elaborados por CEBR, si el conjunto de las empresas relacionadas con el uso de vehículos comerciales fuera tratado como un estado independiente, la economía de dicho estado sería la sexta más importante de la zona euro en términos de PIB.

El informe del CEBR estima que el reconocimiento del valor empresarial de la electrificación por parte de las pymes ofrece un potencial suficiente como para acelerar la adopción de los VE y beneficiar significativamente a la productividad empresarial y la economía de la zona euro. Sin embargo, la pesada losa que suponen la falta de puntos de recarga

### INCENTIVOS GUBERNAMENTALES A LA COMPRA DE VH. ELECTRICOS

PAIS	SUBVENCIÓN	MÁXIMA
Reino Unido	20% del precio de la compra	2.500£ (furgonetas pequeñas) 5000 £ (furgonetas grandes)
Alemania	sin subvención a la compra	
Francia	4.000€	27% del precio de compra
Italia	3.750€ tarifa fija	
España	4.500€ tarifa fija	

y todos los trámites relacionados con estas siguen siendo un grave impedimento para el desarrollo además de un claro objeto de preocupación.

Según los datos recabados por CEBR la actividad de las empresas con flotas compuestas por furgonetas dejó en Europa una cantidad cercada al billón de euros en 2023, cifra que representa un incremento del 6,55 desde el 2021 y del 27,4 % desde 2017. En la UE se calcula que de unos 14.100 millones de euros (1,6 %) procede ya de la actividad que realizan las furgonetas eléctricas. El estudio CEBR desvela que la teoría inicial de que la adopción de vehículos comerciales venía liderada por las grandes empresas con gestores de flotas y objetivos de sostenibilidad corporativa, ya no es correcta. Ahora son las pyme las que se suman con más fuerza al VE en busca de aprovechar sus importantes beneficios empresariales.

Una encuesta realizada a más de 1.000 conductores de vehículos comerciales, ha puesto de relieve que las pymes y los autónomos ya están consiguiendo importantes beneficios económicos con su transición a las furgonetas eléctricas gracias a los importantes ahorros de costes energéticos que la misma genera, sin perder por ello productividad (al contrario, en muchos casos la ganan) y mejorando además el devenir de sus operaciones gracias a las nuevas tecnologías de software integradas a bordo, especialmente en materia de asistencia.

"Llevamos casi 60 años ayudando a las pequeñas empresas a construir la economía de Europa, pero la mayor oportunidad para mejorar su tiempo de actividad y productividad está por llegar", comentaba el director general para Europa de Ford Pro, Hans Schep, durante la presentación del nuevo ecosistema de tecnologías y software

creado para ayudar a los usuarios de la nueva Ford Pro E-Transit Custom. "Floristerías, fontaneros, panaderos,... son muchos los profesionales que jugarán un papel protagonista en llevar la incorporación del VE al siguiente nivel, y nosotros les acompañaremos proporcionándoles potentes capacidades de recarga, avanzadas soluciones de software y soporte propios de las grandes flotas. Todo ello lo ponemos al alcance de estas pequeñas empresas, para que puedan electrificarse y maximizar la obtención de sus resultados de forma tal que la transición a la electricidad tenga el mayor sentido posible para ellas".

Ford Pro ha creado un ecosistema de soluciones avanzadas tanto de recarga como de otros muchos tipos que proporcionan a los operadores la ayuda necesaria para maximizar los beneficios para su negocio. La oferta de Ford Pro se articula ahora a partir de una nueva gama integral de furgonetas tanto eléctricas como híbridas enchufables basadas en la nueva Transit que cuentan con el importante apoyo de innovadoras soluciones para maximizar su productividad. Soluciones como el nuevo Software de gestión tanto para los vehículos a título individual como para las flotas en general; soluciones de recarga, mantenimiento y financiación todo en uno que han sido diseñadas para cubrir las crecientes necesidades que todas las empresas plantean, independientemente de su tamaño. Según el informe CEBR, pese al impacto de la pandemia, la cruenta guerra de Ucrania y la fuerte elevación del coste de la vida, el impacto que supone la actividad de las furgonetas en la economía se ha incrementado considerablemente desde el 2018 hasta hoy. Un impacto que varía en función de la evolución que vienen tomando los índices de

electrificación de los principales mercados de LCVs, de la UE (Alemania, Francia, Italia, España y el Reino Unido).

Teniendo en cuenta factores como las ventas de furgonetas eléctricas, los puntos de recarga, los incentivos y el aumento de las zonas de bajas emisiones, la evolución de los citados Índices permiten identificar que la adopción y el potencial aumentaron en la mayoría de los mercados desde el último cálculo llevado a cabo en 2018.

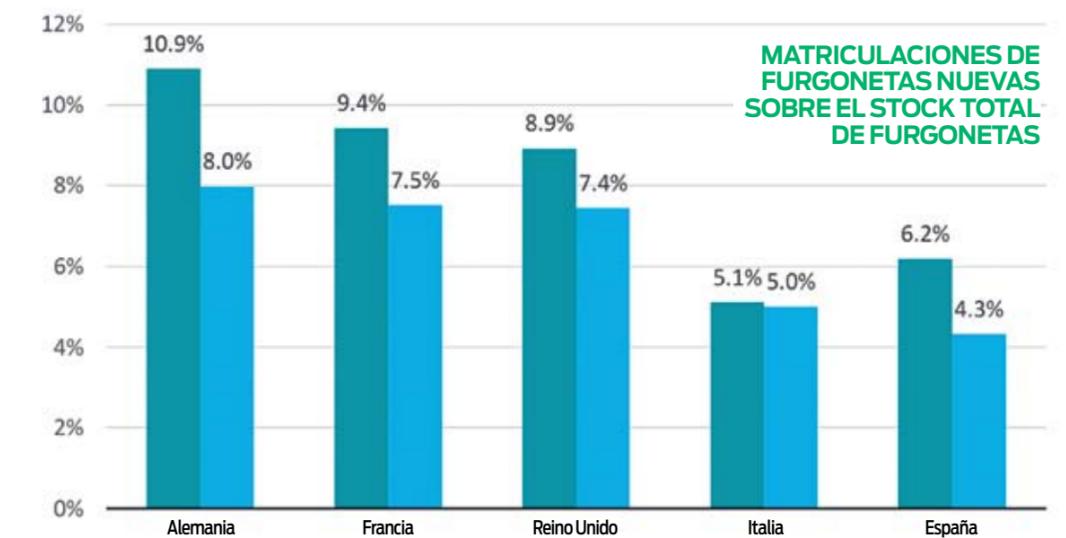
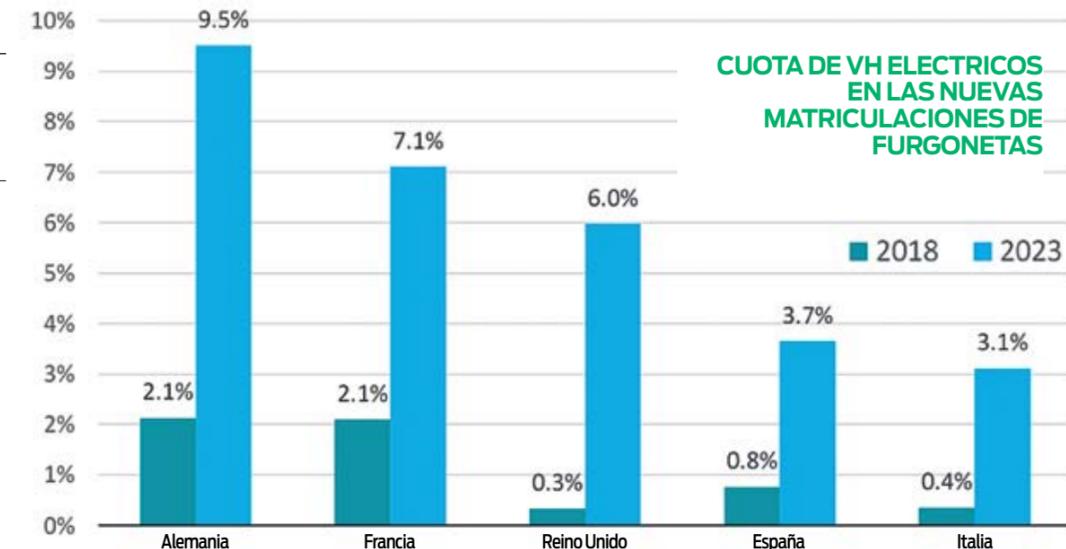
Un aumento que sin duda viene derivado de la cada vez mayor disponibilidad en el mercado de furgonetas eléctricas, al incrementar los fabricantes el número de modelos que ya están comercializándose o muy cercanas al inicio de sus ventas en los concesionarios. Este es el caso de la propia Ford Pro, cuya marca ya ha producido o anunciado nuevas versiones de la Ford E-Transit, su primera furgoneta eléctrica comercializada en territorio europeo, que goza de un excelente éxito comercial (multiplica por cinco las ventas de su inmediato rival en lo que va de 2023 y lidera el segmento con una cuota superior al 50 por ciento. Según los datos que aporta el estudio CEBR Alemania es el mercado donde mayor éxito alcanzan las furgonetas eléctricas. Allí, las matriculaciones de estos vehículos suponen el 9,55 de los registros. En el Reino Unido, país que experimenta el mayor crecimiento acumulado de vehículos comerciales eléctricos desde 2018, la cuota ha pasado de un 0,3% al 6 por ciento. Francia, por su parte se muestra como el mercado con el mayor índice potencial de electrificación de los cinco países analizados, y el más sólido pues a una firme y creciente aceptación de los modelos eléctricos una red de infraestructuras de carga de alta calidad. Aún así, el país que mas mejora su índice de electrificación con respecto al estudio llevado a cabo en 2018 es España, aunque en líneas generales sigue en términos bajos de electrificación con respecto al resto.

Para pasarse a los vehículos eléctricos la principal razón es la de alcanzar una mayor reducción de los costes operativos de la flota. Esa es al menos la "excusa" que ponen el 46,3

% de los encuestados por CEBR. Y no es de extrañar, porque para una furgoneta de carga eléctrica los costes de la energía apenas suponen 3.700 euros, cifra muy inferior a los 12.400 euros que precisa una furgoneta diesel o gasolina para realizar las mismas misiones en cuanto a consumos y número de kilómetros se refiere. Según matizan los técnicos de CEBR, al analizar con detalle los costos de los vehículos eléctricos frente a los convencionales de combustión, uno se da cuenta de que los vehículos eléctricos pueden compensar fácilmente las diferencias de costes iniciales en apenas tres años.

El estudio también pone de relieve que las pymes y los autónomos si bien también se decantan por esta misma razón más en los últimos tiempos por las versiones eléctricas, lo cierto es que es la posibilidad de acceder a las zonas de bajas emisiones en coche (46,3%) lo que más les motiva para electrificarse. Le sigue la preocupación por el medioambiente (45%) y la reputación de marca (45%) como principales argumentos para el cambio.

En cuanto a los tiempos de recarga de las baterías de los modelos eléctricos, si bien siguen siendo una gran preocupación (38,1%) al igual que los costes iniciales de la adquisición (37,7%) para quienes aún no cuentan con una unidad a su disposición, lo cierto es que cada vez resultan menos "angustiosos" y van perdiendo notoriedad en la clasificación de "posibles problemas a evitar". Y es que, a pesar de todos ellos, cada vez más notoria la mayoría de responsables de la flota que optan por incorporar una nueva unidad eléctrica antes que una con motor de combustión. De hecho, el 58,6% de los gestores que reconocen aún no haber dado el paso afirma con bastante probabilidad que optarán por vehículos comerciales eléctricos en los próximos años. Superadas las dudas con respecto a la compra de vehículos eléctricos, las pymes



abordan ahora la importancia que las nuevas tecnologías y determinados servicios tienen en el equipamiento de sus nuevos vehículos. Complementando el carácter de propiedad que todavía gustan de mantener sobre la furgoneta. Así, cada vez es más recurrente ver como las empresas que adoptaron sistemas de software para el control de su flota gestores de flota informan de los impactos positivos que ello tiene en la productividad de la flota, en la seguridad y protección de los vehículos en la gestión de su evolución o en la comunicación con sus conductores cuando estos se encuentran en plena ruta. Según Nina Skero, directora ejecutiva de CEBR y miembro del equipo que ha realizado el estudio para Ford Pro, "La transición a la electrificación podría aportar considerables beneficios sociales

tanto a escala local, como mundial, principalmente a través de la mitigación de contaminantes nocivos y de las emisiones de gases de efecto invernadero". En opinión de Skero el análisis llevado a cabo por CEBR "también demuestra que las furgonetas ya apoyan una proporción significativa de la actividad económica en los mercados europeos. De hecho, las industrias que dependen de los vehículos comerciales aportaron 860.000 millones de euros a las economías de la Unión Europea el año pasado. Se espera que la parte de esta cifra atribuida a las furgonetas eléctricas crezca a medida que continúe su adopción y más empresas se den cuenta y acumulen ahorros operativos con vehículos comerciales eléctricos".

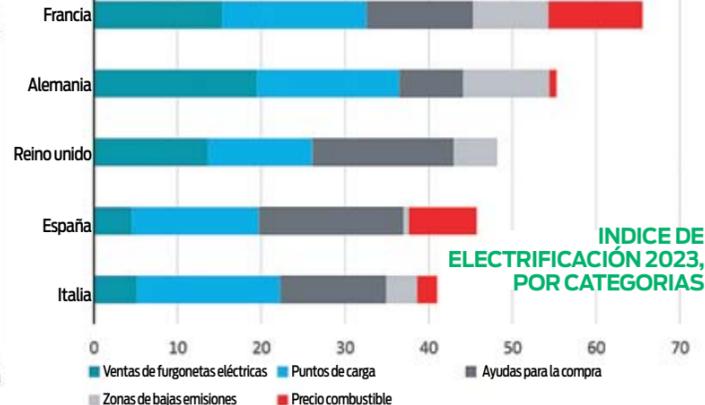
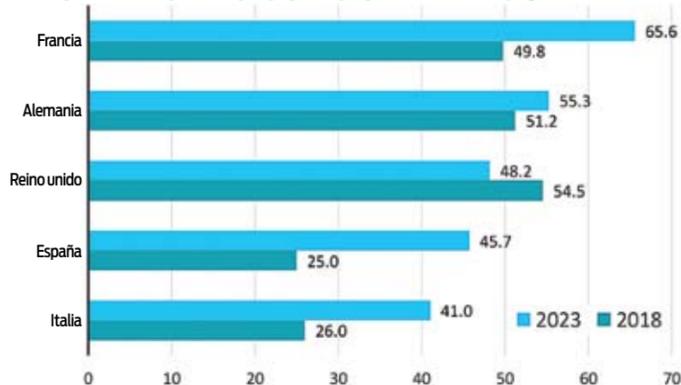
**EL CARGADOR PROFESIONAL DOMÉSTICO FORD PRO CUENTA CON UN SOFTWARE ESPECÍFICO QUE PERMITE A LOS USUARIOS PROGRAMAR SUS RECARGAS PARA MAXIMIZAR EL USO DE LAS MEJORES TARIFAS DE ENERGÍA**

Pro se encargará de instalar y mantener el cargador, el cual cuenta con una garantía de cinco años. Buscando reducir al máximo posible los costes de la energía suministrada, el cargador profesional doméstico Ford Pro cuenta con un software específico de recarga que permite a los usuarios del sistema programar adecuadamente sus recargas para maximizar el uso de las mejores tarifas de energía fuera de las habituales horas punta, evitando así recargas en los momentos en los que la energía eléctrica es más cara.



### INDICE DE ELECTRIFICACIÓN ESPAÑA AVANZA EN TODAS LAS CATEGORÍAS Y ES EL PAÍS QUE MÁS MEJORA CON RESPECTO A 2018

#### INDICE DE ELECTRIFICACIÓN 2023 FRENTE A 2018



Para medir el progreso y el potencial de electrificación de los cinco mercados europeos de furgonetas más importantes (Alemania, Francia, Italia, España y Reino Unido) el índice de electrificación es la herramienta adecuada. El índice permite además comparar el potencial de electrificación con

las infraestructuras disponibles en 2023, gracias a una iteración existente que analizaba los datos correspondientes a 2018. Desde 2018 a 2023, todos los países salvo el Reino Unido han mejorado su índice de electrificación. Una mejora generalizada que se produce gracias al incremento

registrado de puntos de carga disponibles por cada 100.000 habitantes y al crecimiento de la cuota de mercado de los VE, especialmente en el apartado de furgonetas nuevas. Precisamente, la cuota de mercado de las furgonetas eléctricas ha crecido de manera espectacular en Francia,

Alemania y el Reino Unido desde la anterior edición del informe. El porcentaje de unidades eléctricas entre las matriculaciones de furgonetas nuevas sigue siendo muy elevado. Estas han crecido del 2,1 al 9,5, en Alemania, del 2,1 al 7,1 en Francia y del 0,3 al 6,0 en el Reino Unido.

Además, la solución de recarga doméstica profesional de Ford Pro se integra con el paquete de soluciones que proporciona Ford Pro Telematics, lo que permite simplificar la facturación y el reembolso de los costes soportados por los conductores y asegurar el

cumplimiento de la normativa a tal efecto implantada por la administración de la compañía para los procesos de recarga.

La solución es igualmente apta para que los conductores de unidades de las flotas de grandes empresas puedan instalársela en

sus respectivos domicilios e integrar el nuevo servicio de recarga en sus operaciones habituales.

“Esta nueva solución inteligente de recarga doméstica diseñada en torno a las necesidades de las empresas refuerza nuestro



▲ La familia de modelos de Ford Transit tiene una alternativa adaptada para todo tipo de clientes.



ecosistema de productos y servicios, y ayudará a reducir el papeleo y los costes para nuestros clientes, apoyará su viaje hacia la electrificación y acelerará su productividad”, comentó Hans Scheep, director general de Ford Pro para Europa.

Además del software de recarga que proporciona Ford Pro, el cargador trifásico de 11 kW CA integrado en la E-Transit Custom es capaz de cargar por completo la batería en 6 o 7 horas, lo que facilita que los usuarios del sistema puedan recargar energía cómodamente durante la noche. Evidentemente, los tiempos y la velocidad de carga reales, al igual que la autonomía otorgada, variarán en función tanto del tipo de estación de carga doméstica o pública utilizada, así como de otros posibles factores (clima, temperatu-



▲ Hans Scheep, director general de Ford Pro para Europa



▲ Con la compra de la nueva furgoneta eléctrica E-Transit Custom además del nuevo sistema de carga se incluye una suscripción gratuita de 1 año que permite acceder a través de la red de carga Blue Oval de Ford, a más de 600.000 puntos de recarga públicos en toda Europa.

ra ambiente, estilo de conducción, orografía de la ruta, estado del vehículo, carga transportada, estado de la batería, etc.).

Gracias al software desarrollado específicamente por los técnicos e ingenieros de Ford Pro, las pymes y flotas podrán controlar fácilmente el uso de la energía que hacen tanto sus vehículos a nivel particular como el de la flota en su conjunto. Mediante el uso de Ford Pro Telematics, se pueden conocer tanto los consumos como los costes y controlar el pago de los reembolsos a aquellos conductores que recargaron fuera de los puntos de recarga habituales o que lo hacen a diario en el cargador particular instalado en su domicilio.

Además, el sistema también permite disfrutar de un control central de preacondicionamiento en remoto de la cabina, lo que permite calentar o enfriar tanto la batería como el interior de la E-Transit al tiempo que se está recargando la batería. Todo ello permite optimizar y maximizar la autonomía

del vehículo. Igualmente, el sistema facilita alertas sobre el estado de la carga y avisa si el vehículo no está cargando correctamente cuando debería hacerlo. También facilita datos a través de los cuales se puede comprobar el estado de salud de la furgoneta y su estado de recarga a través de la solución Ford Pro

Telematics Drive, aplicación complementaria a la comentada Ford Pro Telematics o mediante el uso del Ford Pass, aplicación compatible con determinadas plataformas de smartphone que los usuarios deben descargarse.

En el caso de viajes más largos o para usuarios que compatibilizan el uso del vehículo tanto para su actividad profesional como para el ocio, la Ford Pro E-Transit Custom puede disponer de un sistema de carga rápida CC de hasta 125 kW que se pueden obtener conectando el vehículo a un cargador y que proporciona energía suficiente para elevar la carga de la batería del 10 al 80 % de su capacidad en apenas 39 minutos. De esta manera se pueden producir cargas rápidas y útiles en mitad de la ruta sin problema alguno. En pruebas de laboratorio, los técnicos de Ford Pro han conseguido recargas de energía suficientes para realizar hasta 82 km de recorrido en tan sólo 10 minutos.

Este nuevo ecosistema de recarga doméstica para profesionales se une a la cada vez más amplia gama de servicios Ford Pro destinados a favorecer la actividad profesional de las pequeñas y medianas empresas hasta el punto de que pueden llegar a igualar en sus vehículos los niveles de productividad que las grandes flotas obtienen de las unidades de sus flotas.

La nueva solución de recarga doméstica Ford Pro estará disponible a partir de este próximo verano, aunque el primer mercado en el que se comercializará será en el Reino Unido, para posteriormente ir extendiéndose al resto de mercados europeo. A España llegará también antes de finales del presente año. El sistema se vende directamente con la nueva furgoneta eléctrica E-Transit Custom. El propietario o conductor recibe una suscripción gratuita de 1 año (12 meses) que además le permite acceder a través de la red de carga Blue Oval de Ford, a más de 600.000 puntos de recarga públicos distribuidos por toda Europa

EL CARGADOR PROFESIONAL DOMÉSTICO FORD PRO CUENTA CON UN SOFTWARE ESPECÍFICO QUE PERMITE A LOS USUARIOS PROGRAMAR SUS RECARGAS PARA MAXIMIZAR EL USO DE LAS MEJORES TARIFAS DE ENERGÍA



SU USO CRECIÓ UN 10% EN 2023

# El carsharing supera los 3,75 millones de viajes con cerca de 1,7 millones de usuarios

La movilidad mediante el uso de servicios de coche compartido o carsharing, sigue en ascenso en nuestro país. Durante el pasado año 2023, los 1,7 millones de usuarios registrados en las operadoras de servicios de carsharing efectuaron más de 3,7 millones de viajes, lo que representa un crecimiento del 10% con respecto a los 3,40 millones que se efectuaron en 2022.

Según datos del I Barómetro del Carsharing elaborado por la consultora Pons para la Asociación del Vehículo Compartido en España (AVCE), de la que forman parte las principales empresas del sector (Free2Move, Getaround, GoTo-Astara, Guppy, ShareNow, Voltio, Wible, Zity by Mobilize, y otras), esta fórmula de modalidad consolida su implantación en nuestro país como una modalidad más de transporte urbano sostenible y accesible para los ciudadanos.

La información del I Barómetro del Carsharing tiene como objetivo conocer y analizar la evolución de los servicios ofrecidos por las empresas del sector en nuestro país

## LOS USUARIOS DEL CARSHARING EN NUESTRO PAÍS CUENTAN TODOS CON UNA ELEVADA CONCIENCIA ECOLÓGICA Y APUESTAN CLARAMENTE POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

y caracterizarlos, así como también las opiniones, necesidades e intereses de los usuarios de las nueve compañías que han sido analizadas.

En España, las empresas de carsharing tienen un total de 1.707.953 usuarios registrados de los cuales 463.082 están activos. El estudio elaborado por la Fundación Pons para AVCE ha recogido las opiniones de 4.585 usuarios activos de estos servicios.

La facilidad que aporta para desplazarse cómodamente por la ciudad en especial en sus zonas más céntricas, así como los posibles desplazamientos que se pueden efectuar con los vehículos a cualquier punto del centro de la misma pese a la implantación de las zonas ZBE, al igual que las ventajas que aportan a la hora de aparcar, hacen que

## ASOCIACIÓN DEL VEHÍCULO COMPARTIDO DE ESPAÑA LA VOZ DEL CARSHARING EN ESPAÑA.

La Asociación de Vehículo Compartido de España (ACVE) tiene como principal objetivo el promover la movilidad compartida y fomentar su desarrollo, haciéndolo además accesible para todos los ciudadanos y promoviendo las ventajas medioambientales y económicas que aporta esta atractiva y práctica solución de movilidad. La ACVE nació en 2020 con la idea de fomentar el

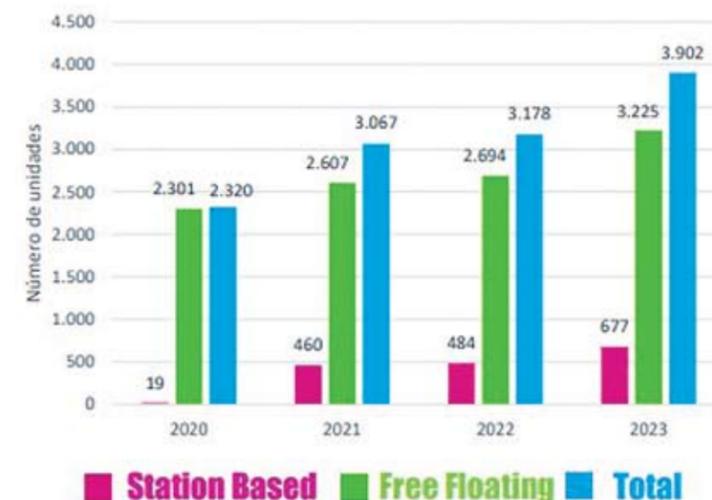
conocimiento de una actividad completamente desconocida por el usuario español como era el uso del vehículo compartido en España (carsharing, motossharing, ridesharing, y tantas otras modalidades), así como dar voz y defender los intereses comunes de las empresas de esta nueva modalidad de transporte. En ella se integran las principales operadoras de movilidad

compartida que se pueden encontrar en nuestro país, empresas como: Free2move, Getaround, Goto-Astara, Guppy, Share now, Voltio, Wible y Zity y la entidad adherida Asociación Eusko CarSharing Elkartea. Tras ellas su accionariado se configura por Renault España, Ferrovial Servicios, Stellantis, Kia, Repsol, Astara, Mutua Madrileña y G.Junquera Marítima. En España, las operadoras de

carsharing cuentan con más de 1,7 millones de usuarios registrados en las aplicaciones y servicios existentes, de los cuales 463.082 utilizan los servicios de manera activa prácticamente a diario. Las 9 empresas asociadas a la AVCE suman en total una flota compuesta por 3.902 vehículos que, sólo durante el pasado año 2023 realizaron en total 3.751.616 viajes.

## EVOLUCIÓN DE LA FLOTA (2020 / 2023)

El crecimiento porcentual global de la flota total en los últimos 4 años ha sido del 68,2%. En 2023 la flota superó los 3.900 vehículos.



El salto en la flota Station Based se inició en 2021 con la entrada de nuevas compañías que ofrecen este servicio.

01

El crecimiento del Free Floating ha sido del 40% en los últimos 4 años.

02

LA CRECIENTE POPULARIDAD DEL SERVICIO YA HA PROVOCADO QUE AL MENOS EL 19 % DE LOS USUARIOS DEL MISMO SE HAYAN DESPRENDIDO DE SUS VEHÍCULOS PARTICULARES O VAYA A HACERLO EN UN FUTURO MUY PRÓXIMO

muchos ciudadanos prefieran desplazarse mediante el uso de estos vehículos antes que seguir utilizando los suyos propios o cualquier otro medio de transporte urbano.

Las operadoras del sector del carsharing español cuentan con una flota compuesta por 3.902 vehículos, cifra que se ha incrementado en un 68,2% con respecto a la existente hace tan sólo 4 años. Según los datos proporcionados por el I Barómetro del Carsharing, la gran mayoría de los trayectos realizados por los usuarios durante este último año se efectuaron en vehículos 100% eléctricos, los cuales representan el 65% de la flota total disponible en los servicios de carsharing en España. Los vehículos híbridos enchufables significan un 21% adicional en la flota, lo que eleva el porcentaje total de vehículos etiqueta cero en la misma

hasta el 86%.

Los usuarios del carsharing en nuestro país cuentan todos con una elevada conciencia ecológica y apuestan claramente por la movilidad sostenible. Gracias al uso de este tipo de vehículos los usuarios de los servicios de carsharing existentes en España recorrieron durante 2023 más de 30 millones de kilómetros en sus recorridos urbanos con los 3.902 vehículos disponibles en la flota viva en alquiler que las operadoras pusieron a su disposición.

Recorridos dotados de una alta seguridad tanto para el conductor y los pasajeros de los mismos como para el resto de usuarios de la vía. El 97% de la flota disponible en carsharing dispone de alerta de uso del cinturón en todas las plazas, el 78,30% cuenta

con detector de marcha atrás y el 70% con sistema de aviso de colisión frontal y detector de señales.

En cuanto a los usuarios de estos servicios, los datos facilitados por este I Observatorio del Carsharing elaborado por la Fundación Pons para la AVCE, la gran mayoría de ellos tiene entre 25 y 40 años, mientras que un tercio de los usuarios cuenta con entre 41 a 55 años y más de 9.000 tienen más de 65 años.

Gracias a los servicios de carsharing disponibles en las calles de muchas ciudades, muchas personas y hogares pueden dispo-

**TECNOLOGÍAS ADAS CADA VEZ MÁS PRESENTES EN LOS VEHÍCULOS CARSHARING**

El hecho de que la mayoría de los vehículos del carsharing sean modelos tanto PHEV como BEV provoca que en su gran mayoría las unidades disponibles sean todas muy jóvenes y, sobre todo, tecnológicamente muy avanzadas. Esto favorece valores como los de la seguridad, puesto

que los operadores aprovechan esta circunstancia para incluir en el equipamiento de a bordo de sus modelos gran número de equipamientos ADAS con el fin de ayudar y proteger en lo posible tanto a los conductores como a los pasajeros que les acompañan. Entre los sistemas de uso más

común se encuentra la alerta de uso del cinturón en todas las plazas del vehículo, el detector de marcha atrás, sistemas de protección contra colisión frontal, de reconocimiento de señales de tráfico, de mantenimiento del carril por el que se circula y, consecuentemente de advertencia

cuando este se abandona, distintas funciones relativas al frenado de emergencia, así como la activación automática del mismo cuando se cruzan peatones o ciclistas a nuestro paso, y gracias también al funcionamiento de los sistemas de aviso y detección de objetos en los ángulos muertos del coche (BSM).



- 01** Más del **97%** de la flota dispone alerta del uso de cinturón en todas las plazas.
- 02** El **78,30%** de la flota dispone de detector de marcha atrás.
- 03** El **70%** dispone de sistema de aviso de colisión frontal y detector de señales.
- 04** Aproximadamente el **55%** de estas flotas dispone de sistemas defrenado de emergencia.

ner de movilidad a buenos precios pese a no disponer de vehículos en propiedad. Aún así, más del 75% de los usuarios del carsharing cuentan con al menos un vehículo en propiedad, aunque la creciente popularidad del servicio ya ha provocado que al menos el 19% de los usuarios del mismo se hayan desprendido de sus vehículos particulares o vaya a hacerlo en un futuro muy próximo, al optar por el carsharing como su opción de movilidad preferida.

Para muchos de los usuarios es la opción favorita para desplazarse por el centro de las ciudades, especialmente por las zonas restringidas ZBE, por las que se pueden mover y aparcar libremente sin restricciones.

Según los datos que aporta el estudio, el 97% de los encuestados valora especialmente este modo de movilidad y considera que el uso del carsharing es un modo fácil para acceder a un vehículo cero emisiones para desplazarse por las ciudades de modo más limpio y sostenible, amen de facilitar y mejorar las condiciones de movilidad en las mismas. Para el 81% es igualmente un sistema que contribuye a proteger el medioambiente. Además, para el 69% es un modo

de transporte perfecto para compatibilizar con otros disponibles para desplazarse por las ciudades

En España actualmente hay activas básicamente dos modalidades de carsharing, las conocidas como “freefloating” y “station based”. La primera contempla un sistema de alquiler por minutos, sin base fija y en la que los vehículos se localizan y contratan en la calle de manera directa a través de aplicaciones móviles. Una vez utilizados, los vehículos también son estacionados en cualquier lugar de estacionamiento en superficie en la calle por los usuarios cuando concluyen su trayecto con los mismos.

La segunda modalidad, conocida como Station Bases, consiste en un sistema de alquiler del vehículo por horas, bien con una base fija del servicio, bien mediante el uso de plazas de aparcamiento previamente designadas. Esta modalidad permite distintas posibilidades y opciones de uso. Entre las empresas que operan este tipo de servicios podemos encontrar entre otras compañías como Eusko CarSharing, Astara MOVE, Getaround o Guppy.

De las 3.902 unidades que componían la

flota de carsharing en España a finales de 2023, el 82,6% de las unidades se alquilan en servicios bajo la modalidad de FreeFloating, mientras que tan sólo el 17,4% de las mismas pertenecen a la modalidad Station Based. Desde la pandemia, la flota de vehículos del carsharing español está en crecimiento, incrementando su volumen total en estos últimos cuatro años en un 68,2%. Las destinadas a Freefloating, 3.225 unidades a finales del pasado año, crecieron un 40% mientras que las destinadas a la modalidad Station Based, que se inició en 2021 ya suman un total de 677 unidades en apenas 3 años de actividad.

El carsharing es ante todo una actividad sostenible, de ahí que apenas un 14% de las unidades que componen el total de su flota sean vehículos con motores de combustión, de los cuales la gran mayoría son gasolina (84,4%) muchos son híbridos convencionales. En la flota gran mayoría de los vehículos que se utilizan en carsharing son vehículos eléctricos a batería, BEV, (65%) o híbridos enchufables PHEV (21%). Las unidades eléctricas de la flota se incrementaron un 38,6% en los últimos cuatro años.

**APORTAR MOVILIDAD A TODOS MINITS LLEGA A ZARAGOZA Y MOBILIZE ABRE CARSHARING RURAL EN CANTABRIA**

Que el carsharing es un servicio en auge no sólo lo dicen las cifras, también el número de ellos que se van implantando y poniendo a disposición de los ciudadanos en todos los territorios del país. Dos ejemplos de ello los hemos tenido en estas últimas semanas. El primero con la apertura del servicio de Minitis, empresa de carsharing perteneciente al Grupo Ruiz, en la ciudad de Zaragoza, donde desde mediados de este mes de junio sus peculiares triciclos eléctricos de uso compartido ya están a disposición de los ciudadanos de la capital aragonesa.

Tras el éxito alcanzado en la experiencia piloto llevada a cabo por el Grupo Ruiz en la ciudad de Badajoz, donde más de 20.000 personas ya utilizan los servicios de la plataforma de Minitis, ahora se lleva la experiencia a una ciudad de tamaño medio como Zaragoza para comprobar la viabilidad del servicio antes de dar el salto a otras ciudades en toda España. Seguro, cómodo, asequible y sobre todo, divertido de utilizar gracias al balanceo de los vehículos, el servicio de Minitis permite incluso



su uso a menores de 18 años, dado que los Minitis se pueden conducir con carné de ciclomotor, es decir, desde los 15 años de edad. El otro servicio de carsharing que acaba de activarse es el de Mobilize Share en la comarca cántabra

de Piélagos, junto a la ruta norte del Camino de Santiago, entre Santander y Santillana del Mar. Con una pequeña flota de Dacia Spring eléctrico, Mobilize Share abre un nuevo carsharing rural a disposición de todos los vecinos de los pueblos

de la comarca. Mobilize Share ya contaba con otro servicio similar en Villagarcía de Arousa, también junto al Camino de Santiago, que abrió a finales del pasado mes de septiembre y que ya acumula más de 1.000 usuarios.

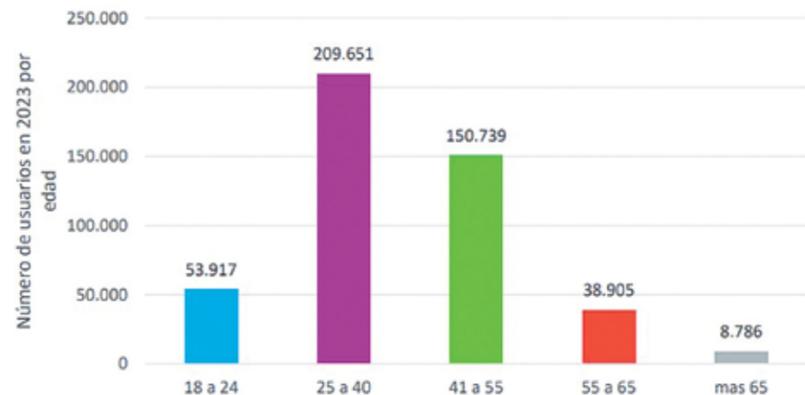


EN LA FLOTA GRAN MAYORÍA DE LOS VEHÍCULOS QUE SE UTILIZAN EN CARSHARING SON VEHÍCULOS ELÉCTRICOS A BATERÍA, BEV, (65%) O HÍBRIDOS ENCHUFABLES PHEV (21%).



CLIENTES DEL CARSHARING

PERFIL USUARIOS ACTIVOS POR GRUPO DE EDAD



**01** El principal grupo se encuentra en la franja de los 25 a 40 años, siendo un 45% de los usuarios, que junto con el grupo de 41 a 55 sumarian un 78% de los usuarios.

**02** Los mayores siguen siendo usuarios activos, 8.786 usuarios superan los 65 años.

**03** El grupo de jóvenes de entre 18 y 24 años suponen un 12% de los usuarios.

Los servicios de carsharing en España cuentan con una creciente aceptación. Por lo general son servicios bien aceptados y utilizados por personas de todos los segmentos de edad, en especial por aquellos que por su actividad tienen unas mayores necesidades de movilidad.

Por lo general, el carsharing garantiza la movilidad a familias que carecen de vehículo privado en propiedad y precisan desplazarse, o bien a aquellas en las que no todos los miembros de la unidad familiar cuentan con un vehículo privado a su permanente disposición para efectuar sus traslados por la ciudad. El 23,43% de los usuarios de carsharing no dispone de vehículo en propiedad. Para ellos el servicio es la principal solución a su movilidad. Aún así, por lo general los usuarios del carsharing cuentan con uno (37,75%) o dos (29,03%) vehículos en propiedad y a su disposición, lo que no evita que en ocasiones precisen de una unidad o un vehículo extra adicional para algún desplazamiento en concreto. El 9,68% de los usuarios dispone de 3 o más vehículos en su unidad familiar.

En España más de 500.000 ciudadanos utilizan de manera regular y activa los servicios de movilidad compartida, recurriendo al carsharing con bastante frecuencia. Mientras que un tercio de los usuarios utiliza el

vehículo compartido de forma ocasional, de una a 4 veces al mes, el 19,24% recurre a su uso de manera habitual al menos una vez por semana y de 4 a 8 veces cada mes. Par el 18,26% de los usuarios su utilización es esporádica (1 vez al mes) y otros muchos tan sólo una o dos veces al año (17,80%). Sólo el 10,21% se desplaza habitualmente en carsharing, utilizándolo con mucha frecuencia numerosas veces por semana.

Por lo general las razones o motivos para usar el carsharing son muy diversas. Uno de cada tres desplazamientos básicamente contribuye a satisfacer de manera directa las necesidades cotidianas de desplazamiento al lugar de trabajo o estudio del usuario, o bien a realizar algún tipo de actividad de carácter profesional. Para el 33,02% de los usuarios, el carsharing es una herramienta de movilidad esencial

que utiliza para temas laborales, mientras que en el 41,53% de las ocasiones, se recurre al uso del servicio de carsharing para asuntos desplazamientos relacionados con las actividades de ocio o entretenimiento de los clientes.

El resto de usuarios, el 25,45%, usa el carsharing en sus trayectos de vuelta a casa, independientemente del tipo de actividad, ociosa o laboral, que haya estado realizando previamente.

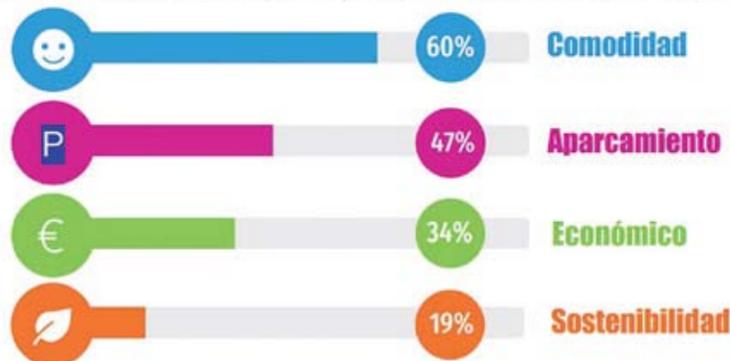
Frente a los aspectos económicos que conlleva el uso del carsharing, los usuarios valoran especialmente la comodidad (60%) y las ventajas que le proporciona de cara al aparcamiento del vehículo (47%) como los motivos principales por los que elige desplazarse con este tipo de servicios. Además, el 34% considera que se trata de servicios bastante económicos y para el 19% también supone una ventaja su

aportación a la sostenibilidad. Entre lo que más valora el usuario de los servicios de carsharing, de uno a cinco las notas más altas se la llevan el poder acceder a cualquier punto de la ciudad, especialmente a las zonas ZBE con normalidad (4,24), el poder usar vehículos cero emisiones en sus desplazamientos (3,91), evitar posibles gastos fijos por tenencia de un vehículo en propiedad (3,91), la facilidad de aparcamiento que el sistema les ofrece (3,83) o la mayor disponibilidad a bordo de elementos de seguridad y ayudas a la conducción (3,19).

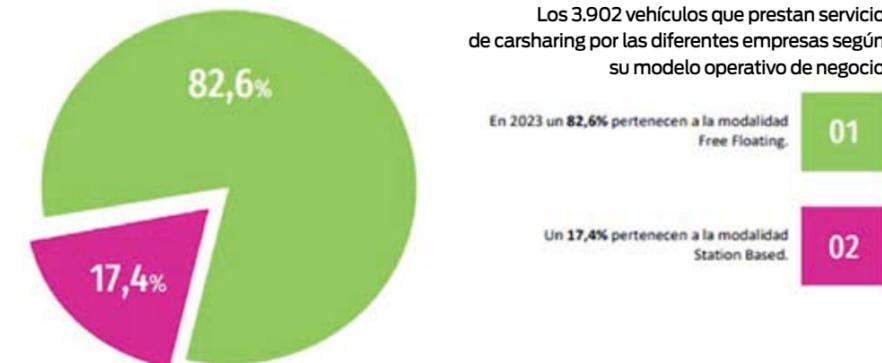
Además, para el 97% de los usuarios los servicios de carsharing ayudan a mejorar la movilidad y el tráfico en las ciudades, evitando mayores congestiones. El 81% considera que también ayuda a mejorar el medioambiente y el aire que respiramos, dado el elevado uso de vehículos modernos y eléctricos que utiliza, así como a reducir el número de unidades que circula por las ciudades. De hecho, el 56% está convencido de que, junto con el transporte público, las bicis, los taxis, etc., los vehículos de uso compartido contribuyen en gran medida a reducir la dependencia del vehículo privado, tanto es así que hasta el 19% de los usuarios ya se ha deshecho de su vehículo privado o tiene previsto hacerlo próximamente.

MOTIVOS DE ELECCIÓN DEL SERVICIO DEL CARSHARING

Los usuarios destacan la comodidad y las ventajas de aparcamiento frente a los aspectos económicos.



DISTRIBUCIÓN DE VEHÍCULOS SEGÚN MODELO OPERATIVO 2023

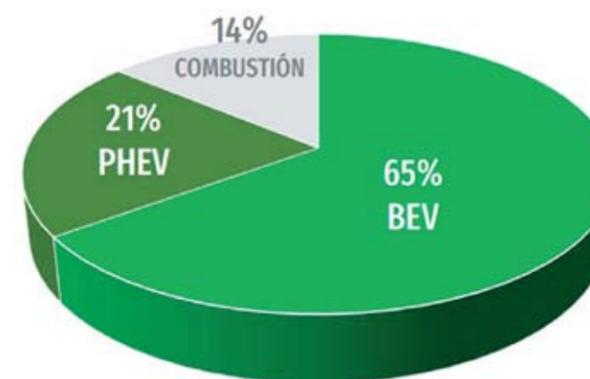


Los 3.902 vehículos que prestan servicio de carsharing por las diferentes empresas según su modelo operativo de negocio

En 2023 un 82,6% pertenecen a la modalidad Free Floating.

Un 17,4% pertenecen a la modalidad Station Based.

TECNOLOGÍA DE PROPULSION DE LA FLOTA



Dos de cada tres vehículos son CERO emisiones, completamente electrificados

El 65% de los vehículos de la flota global son vehículos eléctricos de batería (BEV).

La segunda tecnología de propulsión más utilizada por la flota son los híbridos enchufables (PHEV).

Dentro de los vehículos de combustión la distribución es de un 16,6% Diesel y 84,4% Gasolina.

En el caso de las destinadas a operar bajo la modalidad del freefloating, todas las unidades son PHEV o BEV.

En estos últimos cuatro años el carsharing ha incrementado en 700.000 su número de viajes contratados por los clientes, hasta alcanzar los 3.751.616 que registró en 2023, año récord del sector y cifra que supone un incremento del 10% con respecto a la alcanzada a finales del 2022. De estos viajes, 3.692.202 fueron realizados en la modalidad de freefloating, con un tiempo medio de duración de 50,59 minutos, y 60.414 bajo la de Station Based, con un tiempo medio de uso superior a las 20 horas.

Según las cifras que aporta el estudio el-

CADA UNIDAD DE LA FLOTA

REALIZA UNA MEDIA DE 3,12 DESPLAZAMIENTOS DIARIOS, MIENTRAS QUE EN NUESTRO PAÍS LA MEDIA DE USO DE LOS VEHÍCULOS PRIVADOS ES DE TAN SÓLO 0,92. ES DECIR, NO LLEGA NI A UN VIAJE AL DÍA POR VEHÍCULO



borado por la consultora de Pons Mobility para la AVCE que sirven de base para este artículo, la ratio de uso diario del vehículo compartido en España es más del triple del que realiza el vehículo privado. Cada unidad de la flota realiza una media de 3,12 desplazamientos diarios, mientras que en nuestro país la media de uso de los vehículos privados es de tan sólo 0,92, es decir,

no llega ni a un viaje al día por vehículo. Evidentemente los datos del carsharing corresponden a valores medios, pues muchos de los servicios se ubican en áreas donde los servicios aún están en crecimiento y su implantación aún es relativamente baja. Los desplazamientos que se indican corresponden a servicios en la modalidad de freefloating, donde los servicios con mayor

implantación alcanzan ya medias de utilización superiores a los 18 usos diarios.

Por otra parte, si tenemos en cuenta que el tiempo medio de uso diario de las unidades del carsharing es del 18,7% del total posible, nos daremos cuenta de la importancia que esta actividad tiene como dinamizador del tráfico, pues tal porcentaje supone igualmente una liberación análoga del espacio de aparcamiento en las horas de mayor demanda. Por lo general, un vehículo de carsharing se utiliza más del doble de tiempo al día de lo que se utiliza un vehículo en propiedad. Estos apenas tienen una tasa de uso del 8,9%, lo que significa que permanecen más del 90% del día estacionados y sin moverse.

En cuanto a las distancias que los clientes recorren con las unidades del carsharing una media de 11,19 km por viaje en la modalidad de freefloating y de 152,23 km en la de Station Based. En total, la flota del carsharing recorrió casi 39 millones de kilómetros el pasado año, un 56% más que los realizados en 2020 y un 12,55 más que los efectuados en 2022. De los 39 millones de kilómetros, 30 fueron realizados por unidades freefloating y 8,5 millones por las Station Based.



ARVAL MOBILITY OBSERVATORY 2024

# El mejor análisis de la movilidad y las flotas

Puntual a su cita, como cada año, la decimosexta edición del “Observatorio de Movilidad” ya está aquí. ARVAL aborda este año una importante renovación de su contenido, incluyendo en él entrevistas, un nuevo diseño y distintos temas monográficos de interés que hacen de esta edición una de las más completas, amenas e interesantes.

Acierito, por tanto, con carácter general y sin desmerecer en absoluto el enorme trabajo realizado en ediciones anteriores por los responsables del Observatorio. Un trabajo que permite conocer a fondo la situación de las flotas tanto en España como en Europa, su evolución con respecto a años anteriores y las previsiones de los que nos puede esperar en los siguientes.

EL 91 % DE LAS EMPRESAS AUMENTARÁ EL TAMAÑO DE SUS FLOTAS EN LOS PRÓXIMOS TRES AÑOS, AUNQUE TAN SOLO CUATRO DE CADA DIEZ EMPRESAS PREVEN DESARROLLAR INCENTIVOS DE MOVILIDAD.

Precisamente a esto último dedica especial atención esta decimosexta edición del Observatorio de Movilidad ARVAL. A mostrarnos y analizar las principales tendencias de movilidad tanto de los usuarios particulares como de las empresas, al tiempo que también presta en esta nueva edición de su estudio paneuropeo especial atención al índice de satisfacción que vienen mostrando los usuarios de coches

## IDENTIFICADAS POR EL BARÓMETRO 2024 TENDENCIAS CLAVE EN MOVILIDAD CORPORATIVA

El Barómetro de Flotas Corporativas de ARVAL identifica hasta seis tendencias clave en materia de movilidad corporativa para el presente año. De entrada, la primera de ellas apunta a que las flotas corporativas impulsarán su crecimiento gracias a las buenas perspectivas que la economía apunta de cara a la marcha de los negocios. Según los resultados de la encuesta paneuropea, el 92% de las empresas opina que sus flotas aumentarán de tamaño o como mínimo se mantendrán estables en cuanto a sus volúmenes durante estos próximos años.

La segunda gran tendencia viene dada porque en ese ambiente de estabilidad, el renting se está consolidando como el principal método de financiación para las flotas de empresa en nuestro país. Según los datos proporcionados por el barómetro, el 51% de las empresas españolas seguirá apostando por el uso de esta fórmula de financiación para los próximos tres años, si bien la media europea muestra un menor peso del renting y un mayor peso de la compra directa que el que se produce en España.

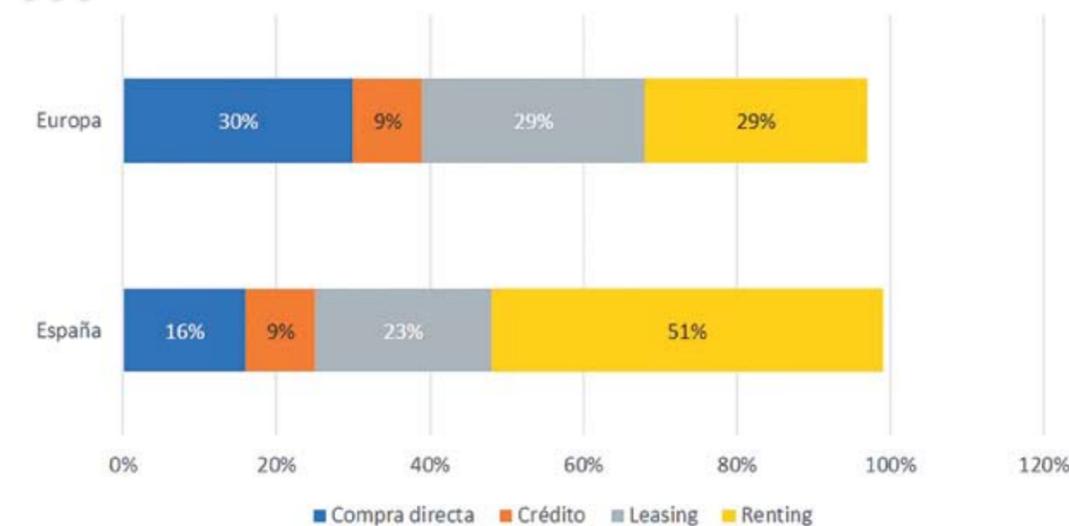
La tercera gran tendencia que se identifica en esta nueva edición del estudio es que la tecnología híbrida se viene consolidando como la preferida por los gestores de flota a la hora de incorporar nuevas unidades descarbonizadas a las flotas. Para los próximos años, el 87% de las empresas prevé la incorporación de unidades dotadas de impulsión mediante nuevas tecnologías. El 75 % de ellas ya ha implementado vehículos de nuevas energías y proseguirá haciéndolo en el futuro, a corto o medio plazo, mientras que un 12% se atreverá y dará finalmente el paso de incorporar vehículos eléctricos o híbridos a su cuerpo

de movilidad. En todo caso, lo que parece quedar claro es que si bien los usuarios de las flotas valoran la experiencia con los coches eléctricos que han tenido con un notable alto, al menos los gestores de flota parecen tener claro que en estos próximos tiempos su decisión se inclinará más en favor de los vehículos híbridos dados los altos precios de compra y, en especial, la persistencia de los problemas que generan la todavía fuerte falta de puntos de recarga a su alcance. Según los datos que aporta el

poder elegir hace que el interés por los eléctricos en ese segmento se sitúe tan solo en el 29%. En opinión de los gestores de flotas, los vehículos electrificados y eléctricos tienen importantes desafíos por resolver antes de popularizarse su uso en las flotas. Entre los principales, un 24% de los gestores sitúa en primer lugar la escasez de puntos de recarga públicos, un 22% estima que son las dudas sobre la autonomía y la fiabilidad lo que impide decantar las decisiones de compra de estos modelos, mientras que para el 21% el gran problema consiste

desestiman continuar trabajando en ella si los desplazamientos in itinere les suponen grandes pérdidas de tiempo personal. Cada vez es mayor el grupo de gestores que destaca las necesidades relacionadas con las políticas de RR.HH. de la empresa como el principal motivo para implementar o considerar nuevas soluciones de movilidad a adoptar por la compañía. Sorprende ver cómo, frente a la pasada edición del barómetro, el porcentaje de empresas que apuesta por soluciones de movilidad como incentivos de RR.HH. para sus

## PRINCIPALES MÉTODOS DE FINANCIACIÓN DE LAS FLOTAS



Barómetro de Flotas Corporativas de ARVAL, las nuevas energías preferidas por los gestores son en un 63% la híbrida convencional, seguida por la eléctrica (42%) y finalmente la híbrida enchufable (PHEV), porcentajes que hablan de sus futuras decisiones a la hora de escoger los nuevos turismos para la flota. Porque lo cierto es que, en el caso de las unidades de vehículos comerciales, la cosa cambia. La escasez de oferta entre la cual

en no contar con puntos de carga instalados en las oficinas. Como quinta gran tendencia, el Barómetro de las Flotas Corporativas señala cómo la movilidad se ha convertido en todo un incentivo para la atracción y la retención del talento en la compañía. Cada vez es mayor el número de empleados que plantea sus problemas de movilidad a la empresa en la que trabaja, hasta el punto que muchos de ellos

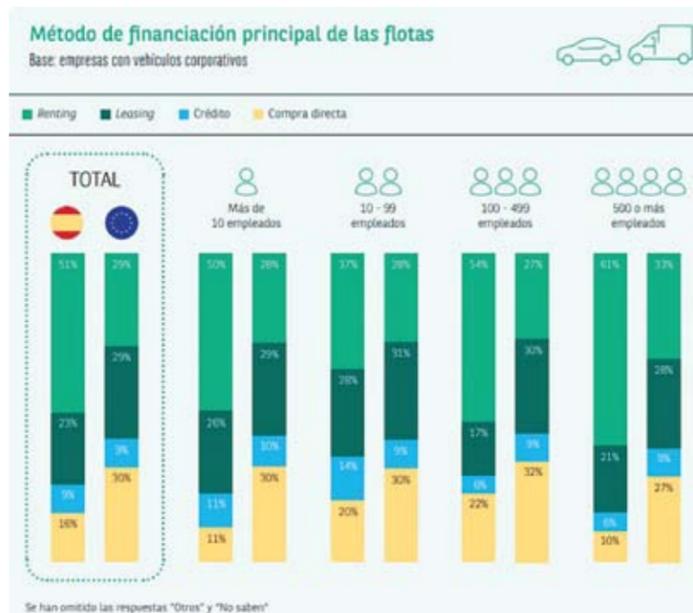
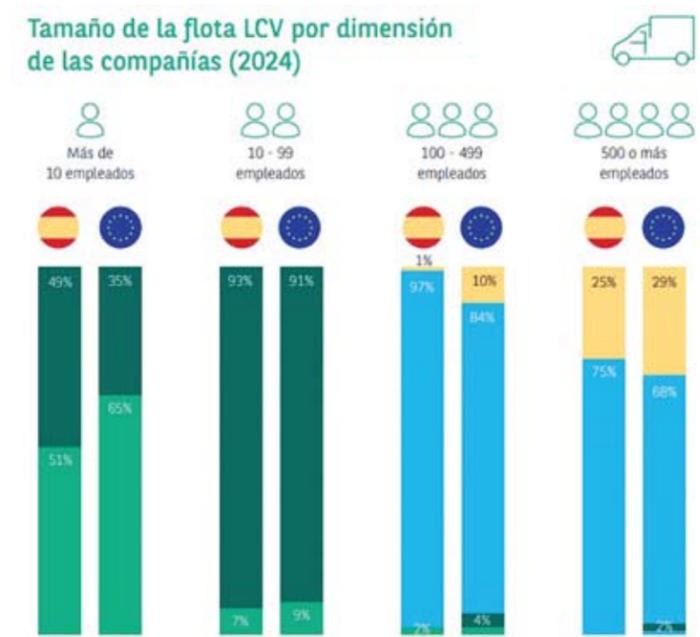
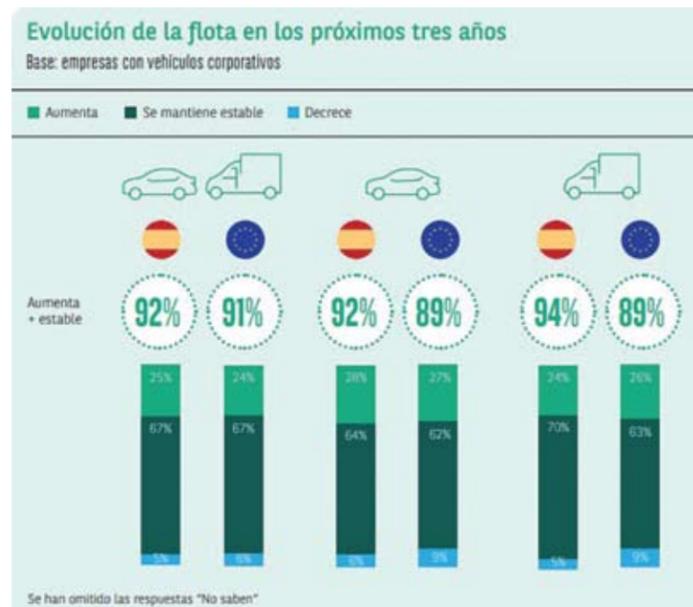
trabajadores se ha incrementado en nada menos que 11 puntos porcentuales y alcanza ya el 41% del total de los encuestados. Por el contrario, tan sólo el 22% de las empresas ha decidido aplicar o prevé aplicar en los próximos tiempos algún cambio en su gestión de flotas a causa del teletrabajo, actividad que apenas incide sobre la actividad o la necesidad de tener que alterar la gestión de la flota.

eléctricos e híbridos enchufables en las flotas de vehículos de empresa, al creciente interés por los usados en el mundo del renting y a otros muchos temas que animamos a descubrir accediendo a la edición digital del es-

tudio, que se puede descargar gratuitamente en la web de ARVAL.

El informe de este año 2024 presenta un “exhaustivo estudio del mercado y sus proyecciones, a la vez que desarrolla un análisis

detallado de las conclusiones extraídas del Barómetro de Flotas corporativas del Arval Mobility Observatory”, comentaba Omar Sánchez, nuevo responsable del Arval Mobility Observatory en España tras relevar a Manuel



- El análisis del tamaño de las flotas por dimensión de las compañías muestra que las pymes españolas de menos de 10 empleados cuentan con flotas más extensas que sus equivalentes europeas.
- Por el contrario, las grandes empresas europeas tienden a contar con flotas más extensas que las grandes empresas españolas (especialmente, en el segmento de compañías de 100 a 499 empleados).

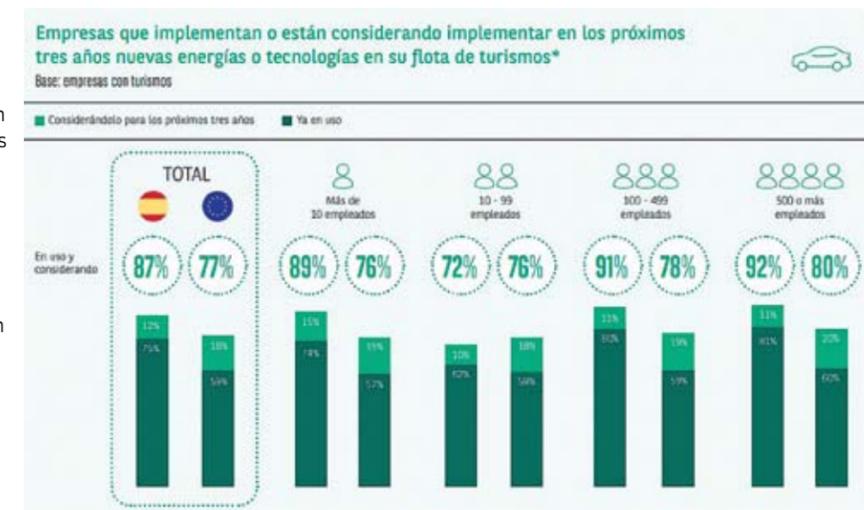
Orejas, director de Operaciones de ARVAL.

Elaborado a partir de más de 8.600 entrevistas a gestores de flotas corporativas en 30 países, el Barómetro de Flotas Corporativas de ARVAL "recoge las tendencias y desafíos que enfrenta la movilidad corporativa a corto y largo plazo". Gracias a la dimensión global que ha adquirido el estudio, el análisis del mismo permite establecer comparaciones actualizadas entre la situación del sector de las flotas corporativas en España con respecto a años precedentes, así como con la situación de otros países de nuestro entorno y con la media europea. La edición del estudio de este año se divide en cuatro grandes bloques. El



## AUNQUE LENTAMENTE CRECE EL INTERÉS POR LOS DATOS

Por último, el barómetro reconoce como sexta tendencia a considerar de cara al futuro el constante incremento que las empresas van a hacer del uso de los datos que proporcionan las unidades conectadas de la flota. Este es un nuevo camino que las empresas comienzan ahora a recorrer, pues apenas un 39% de las flotas españolas cuenta con unidades conectadas en sus flotas corporativas y de ellas tan sólo el 13% utiliza regularmente los datos recogidos para analizar la evolución y solventar los problemas de la flota. Todas estas tendencias se combinarán en estos próximos tiempos con el fuerte reto que de manera transversal van a tener que asumir las flotas para cumplir con las nuevas normativas que están llegando y pronto se van a poner en marcha. Hablamos de que la gestión de la flota deberá integrar los nuevos requerimientos que establecerá la Ley de Movilidad Sostenible (actualmente en tramitación en las Cortes y cuya aprobación se espera para antes de fin del presente año), la Ley de Cambio Climático (ya en vigor) o la nueva Directiva Europea sobre Informes de Sostenibilidad Corporativa, en los cuales la presencia de la actividad de las flotas tendrá especial relevancia.



## La mejora de las previsiones de negocio de las empresas, principal driver para el incremento de las flotas corporativas

Base: empresas con expectativas de crecimiento de flota



primero se dedica a "Economía, Legislación y Tendencias Sociales" y muestra tanto los cambios económicos que se han producido como las nuevas regulaciones introducidas, junto con las dinámicas sociales en evolución que ayudan a moldear la toma de decisiones en materia de movilidad.

El segundo bloque habla de "Movilidad".

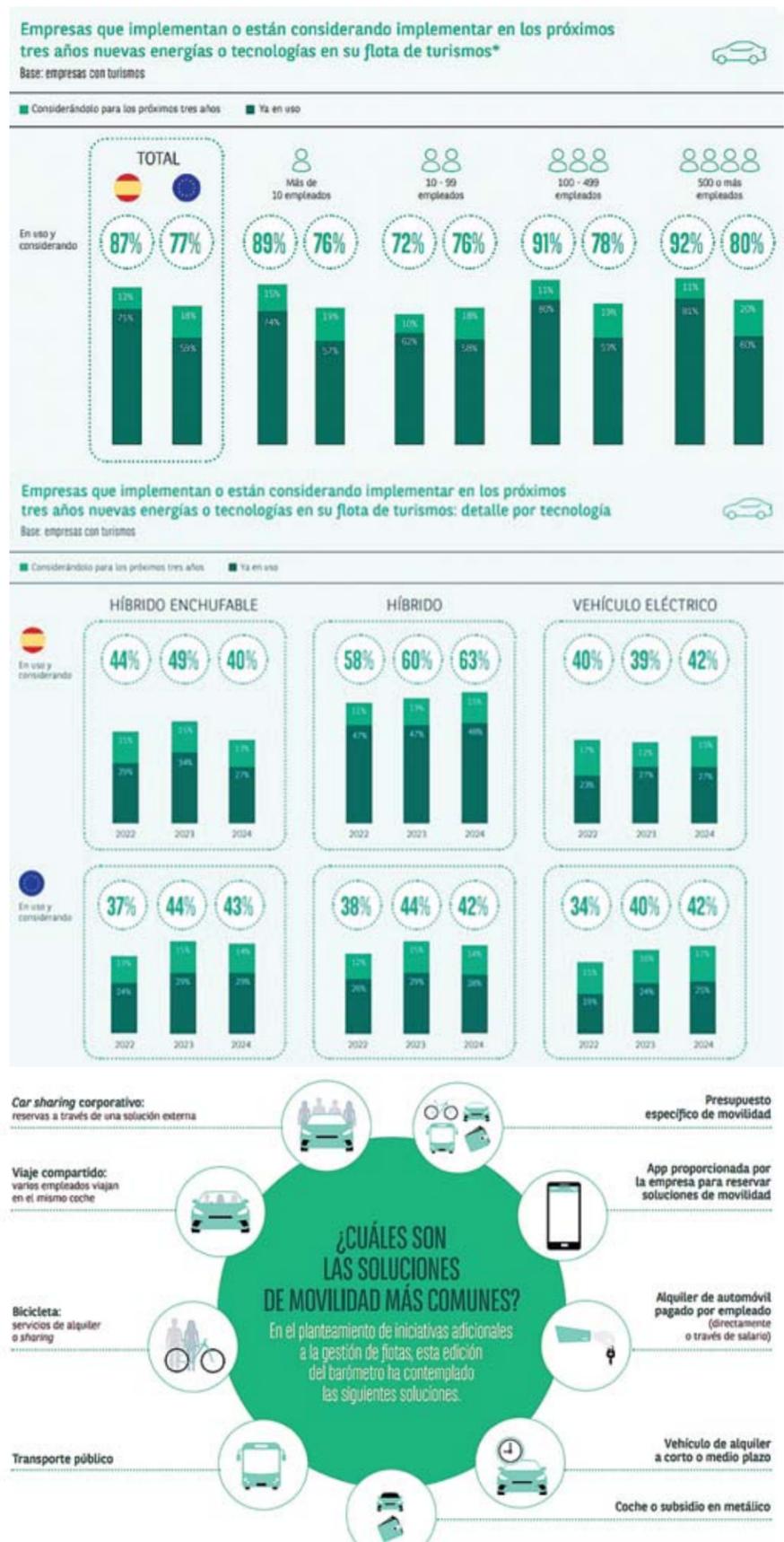
De la importancia de la electrificación para poder cumplir con los objetivos de descarbonización y de cómo la adopción de compromisos "personales" por parte de todos ayudará a alcanzar la movilidad 0,0 y ese futuro limpio y seguro al que todos aspiramos.

El tercer bloque se dedica a la situación del parque móvil. Nos habla de los Diagnósticos

EL BARÓMETRO DE FLOTAS CORPORATIVAS DE ARVAL "RECOGE LAS TENDENCIAS Y DESAFÍOS QUE ENFRENTA LA MOVILIDAD CORPORATIVA A CORTO Y LARGO PLAZO".

Postventa y de Seguridad Vial, poniendo precisamente el énfasis en la necesidad de mantener los vehículos en condiciones óptimas para poder garantizar no sólo la seguridad en las carreteras, también para reducir las emisiones globales.

En el último bloque es donde entramos en el Barómetro de Flotas Corporativas. Ahí es donde conocemos la realidad del estado de las flotas corporativas, que no es precisamente el más idóneo. Como bien indica Manuel Burdiel, director comercial de ARVAL, desde su tribuna en el Observatorio de Movilidad 2024 "el tiempo y los acontecimientos nos pasan por encima y sería una pena desaprovechar las oportunidades que se nos avecinan", sobre todo teniendo en cuenta que, si no lo hacemos nosotros, otros vendrán que sí lo harán. Esto queda reflejado en los contenidos del Observatorio ARVAL, pues también se destaca pone de relieve entre los datos que proporciona que "el 91 % de las empresas aumentará el tamaño de sus flotas en los próximos tres años, aunque tan solo cuatro de cada diez empresas prevén desarrollar incentivos de movilidad".



O que el 39% de las empresas dispone de flota conectada, aunque únicamente un 13% utiliza los datos recopilados, cuando estos pasarán a ser clave desde 2024 (CSRD). También hay luces, ya que el desarrollo de planes de movilidad a un año vista es una prioridad para un 90% de compañías. Asimismo, la implementación de una estrategia específica para controlar las emisiones de CO<sub>2</sub> asciende del 18% al 26% en un año. Aunque insuficiente, es positivo. Otra buena noticia es que el renting (con un 51%) se consolida como el método de financiación principal, lo que asegura una renovación eficiente y regular del parque.

## ELECTRIFICACIÓN DE LAS FLOTAS ESTUDIO SOBRE LA EXPERIENCIA DE LOS USUARIOS

La gran novedad del Arval Mobility Observatory 2024 viene dada precisamente sobre el completo estudio llevado a cabo sobre la experiencia de los usuarios tanto de coches eléctricos como de los híbridos enchufables, un estudio elaborado a partir de los datos obtenidos en las encuestas realizadas a usuarios de cinco mercados europeos, de las cuales más de 500 se han llevado a cabo en España. Este análisis muestra que los usuarios de vehículos BEV (eléctricos) y PHEV (eléctricos enchufables) valoran de manera muy positiva la experiencia vivida con el uso del eléctrico. Los aspectos mejor valorados son los relacionados con el confort de conducción del vehículo (8,5 sobre 10 de nota media entre ambas tecnologías), la experiencia de conducción (8,46), el silencioso funcionamiento del motor (8,45), la seguridad (8,38), la confiabilidad (8,38), la estética (8,14), los consumos (8,13), la facilidad de carga (8,01) o la conectividad y duración de la carga (7,75). Y es que tan sólo un 10% de los usuarios de vehículos eléctricos consultados consideraron que son menos disfrutables. Es más, sólo un 9% volvería a usar un vehículo de combustión después de haber experimentado y disfrutado de la conducción de un eléctrico, mientras que un 14% optaría por pasarse a un PHEV y un 7% a un híbrido. En cuanto a los usuarios de vehículos eléctricos enchufables (PHEV), un 36 % repetiría coche

con la misma tecnología, mientras que un 40% incluso daría un paso más y apostaría por un vehículo 100% eléctrico como su coche de futuro. Según los datos del estudio de ARVAL, la autonomía ya no supone un problema para los usuarios de los BEV. De hecho, el 66% no ha sufrido esa ansiedad por la distancia a recorrer antes de que se agote la batería. Esto sucede porque los usuarios son conscientes de las limitaciones que tienen las baterías de su coche, especialmente en los desplazamientos de larga distancia (más de 250 km), mientras que el 39% adapta la ruta de sus desplazamientos en función de la ubicación de los puntos de recarga, el 36% recurre a la información que ofrecen las apps de navegación y un 24 % contacta previamente con las estaciones para comprobar tanto el funcionamiento como la disponibilidad de cargador libre. En todo caso, el principal motivo del uso de vehículos 100% eléctricos son los desplazamientos en recorridos urbanos. De hecho, la media de kilometraje que recorren según el dato que aporta el estudio de ARVAL es de 12.500 km anuales, apenas un 10% menos de la media que ofrece el total del parque. Los desplazamientos de casa al trabajo (76%) y las compras del fin de semana (64%), son los principales motivos de uso del eléctrico puro, seguidos del tiempo libre (61%), los desplazamientos por ocio o vacaciones (46%), llevar



los niños al colegio (41%) o los viajes de negocios (26%). En cuanto a la motivación de compra de un eléctrico, los resultados de la encuesta elaborada por ARVAL indican que las tres principales razones para adquirirlo son el ahorro de combustible (74%), la sensibilidad ecológica (67%) y la avanzada tecnología con la que cuentan (66%). Todas ellas adquieren porcentajes muy similares, al igual que muchas otras de las que les siguen, entre las cuales destacan la facilidad para acceder a las zonas ZBE en las ciudades (64%) o el poder recibir los incentivos gubernamentales a la compra (62%). En cuanto a mantenimiento y reparaciones, los eléctricos

también son una alegría para sus conductores. Tanto los BEV como los PHEV presentan de media menos de una entrada al año en el taller. Y ello se debe no sólo a la escasa antigüedad del parque disponible, también al menor número de operaciones de taller que su mantenimiento precisa. Así, por ejemplo, las principales operaciones que han recibido este tipo de vehículos responden a tareas de mantenimiento ordinario (39% los eléctricos y 32% los PHEV), el cambio de aceite en los PHEV (36%), alguna actualización del software embarcado (26% y 28%, respectivamente), el cambio de neumáticos (16% y 18%), problemas con la batería (11% y 14%) o problemas con la carga de la batería (11% y 12%).

El Observatorio nos ofrece un análisis generalizado de la situación de las flotas. Como siempre, el estudio nos presenta una vista general de la situación de la economía, la legislación y las tendencias sociales en materia de movilidad en la sociedad española, comparándola con la situación en el conjunto europeo. Igualmente, muestra la situación de los mercados tanto de vehículos nuevos como de ocasión, la incidencia de las nuevas tecnologías y las tendencias actuales a medio y largo plazo de la movilidad corporativa en España y el resto de Europa.

Además, en la edición de este año se pres-

EL ESTUDIO NOS PRESENTA UNA VISTA GENERAL DE LA SITUACIÓN DE LA ECONOMÍA, LA LEGISLACIÓN Y LAS TENDENCIAS SOCIALES EN MATERIA DE MOVILIDAD EN LA SOCIEDAD ESPAÑOLA

ta especial atención a las experiencias percibidas por los usuarios de vehículos eléctricos y se dedica una atención especial a los nue-

vos servicios que los operadores de movilidad y renting vienen estableciendo sobre la base de los vehículos usados.

El ARVAL Mobility Observatory es uno de los análisis más completos y cuidados, sino el que más, de cuantos se hacen el mercado anualmente a sobre el mundo de las flotas de vehículos de empresa. Exponer en estas páginas todo su contenido es absolutamente imposible, al menos de manera conjunta y relacionada, así que tendremos que conformarnos con este pequeño anticipo y con los temas que en adelante iremos extrayendo del contenido.



Foto: Freepic

## DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES EN LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

# “No estamos preparados para acabar con los combustibles fósiles en el transporte por carretera”

El 83% de los españoles considera que España no está preparada para acabar con el uso de los combustibles fósiles en el transporte. Así lo pone de manifiesto el estudio que sobre “Desafíos y oportunidades. Descarbonización del transporte por carretera” ha presentado recientemente el Grupo Hafesa. Un estudio en el que pulsa la opinión de trabajadores y ciudadanos implicados en el transporte de mercancías para conocer su opinión sobre la transformación de la movilidad y, en especial, la forma en la que esta se lleva a cabo.

¿Seguirán siendo los combustibles tradicionales imprescindibles dentro de 10 años? La prohibición de vender coches y furgonetas nuevos que utilicen combustibles tradicionales (gasolina y diésel) a partir de 2035

en la Unión Europea para reducir emisiones y que a partir de 2050 el sector del transporte sea neutro en carbono plantea muchas dudas. Llevar a la práctica una medida como esta en tan corto espacio de tiempo

puede –de hecho, ya lo está haciendo– generar impactos en la economía y afectar seriamente a la estabilidad y continuidad de muchas empresas en el sector del automóvil y la movilidad.

## EL 79% DE LOS TRANSPORTISTAS DESCONOCE SU EXISTENCIA AYUDAS: SI NO SE COMUNICAN... ¿PARA QUÉ SIRVE APROBARLAS?

De qué sirve aprobar ayudas si luego no se comunican: el 79 % de los transportistas desconoce la existencia de las ayudas. Esa es la primera pregunta que nos viene a la cabeza cuando vemos los resultados del estudio del Grupo Hafesa respecto de las ayudas que el Gobierno ha puesto en marcha para favorecer la transición energética en el al sector del transporte de mercancías por carretera. Casi el 80 por ciento desconoce la existencia de tales ayudas y del poco más del 21 % que sí las conoce apenas la mitad ha tomado la decisión de solicitarlas. Es decir, del conjunto de los transportistas encuestados para la elaboración del estudio tan sólo un 10 % ha podido aprovechar los planes de ayuda creados para favorecer la transición energética en su flota. Además del amplio desconocimiento existente de los programas de ayudas a la descarbonización y transición

energética, también llama mucho la atención que de aquellos que sí conocen su existencia aproximadamente el 30% no cumpla con los requisitos establecidos en dichos planes para poder disponer de las ayudas. Y aún es más llamativo que dentro de quienes sí conocen las medidas y puedan solicitarlas el grupo menos favorecido por su nivel vida sea el que mayor número de rechazos sufre para poder acceder a las mismas por no cumplir con los requisitos necesarios para obtenerlas. Es evidente que los planes de ayudas existentes deben ser revisados y mejorados, así lo lleva pidiendo el sector del automóvil en masa desde hace más de un año, sin que el Gobierno reaccione o de muestras de estar receptivo a tal petición. De hecho, el propio presidente, Pedro Sánchez, durante su alocución en el Foro ANFAC celebrado a mediados del pasado mes de febrero, prometió

a los representantes del sector del automóvil mantener una reunión con todos ellos para hablar de estos temas. Estamos ya en julio y tal reunión no sólo no se ha producido, sino que ni tan siquiera ha sido convocada. Normal entonces que el sector considere que el año 2024 está siendo un año perdido de cara a la transición del modelo energético en la movilidad y que el desánimo esté anidando en sus responsables. Los volúmenes de ventas de los vehículos eléctricos no cumplen con las expectativas y las fechas límite para la entrada en vigor de la prohibición están ahí y, al menos de momento, parecen inamovibles. Todos estos meses transcurridos son un tiempo valiosísimo perdido sin poder actuar en el que el sector ve como va camino, un año más, de no poder rentabilizar sus inversiones. Según ACEA, la asociación europea de fabricantes de automóviles, los fabricantes han

invertido más de 225.000 millones de euros en transformar sus gamas para favorecer la transición energética. Los errados mensajes y acciones puestos en marcha desde las distintas administraciones no están funcionando y la tensión económica por los bajos niveles de ventas, en especial en el caso de los vehículos eléctricos cuyas ventas no solo no se incrementan, sino que retroceden y pierden impulso, cada vez resulta más preocupante. En juego sólo está uno de los principales soportes de la economía, como es el sector de automoción. Miles de puestos de trabajo y millones de euros de ingresos para los presupuestos de los estados. Pero claro, con un Gobierno que ni tan siquiera es capaz de aprobar unos presupuestos generales, ¿cómo se van a poder articular medidas que sean efectivas y eficaces que permitan avanzar en todos estos temas?

### Ayudas al sector del transporte de carga por carretera

¿Sabe usted si existe alguna iniciativa que busque proporcionar ayudas al sector del transporte de carga por carretera que facilitan la transición energética a los trabajadores de ese sector?.

	Total	Por nivel de vida			Por edad				Vehículo	
		ACO	SUF	INS	18-34	35-49	50-64	≥65	Sí	No
No tengo noticia de que exista ninguna iniciativa de ayuda	79	71	84	76	66	74	83	90	79	80
Sí, y la he solicitado	10	13	7	12	22	11	4	4	10	8
Sí, pero aún no la he solicitado	4	6	4	4	5	6	5	1	5	2
Sí, pero no cumpla los requisitos para solicitarla	6	10	4	7	6	7	8	3	6	8

Para conocer mejor las opiniones de distintos colectivos, ciudadanos españoles y trabajadores del sector del automóvil de nuestro país, la consultora Metroscopia ha analizado para el Grupo Hafesa su evaluación sobre esta medida y su impacto económico y social, sobre las políticas medioambientales que al respecto está desarrollando la Unión Europea, sobre la evolución del consumo de los combustibles

NO ESTAMOS PREPARADOS PARA ACABAR CON LOS COMBUSTIBLES FÓSILES EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA Y, PARA AFRONTAR ESTA MEDIDA, ES NECESARIO UN MAYOR APOYO POR PARTE DE LAS INSTITUCIONES

tradicionales y sobre la evaluación de posibles alternativas al posible final del uso de los hidrocarburos en la automoción y lo que ello representaría de cara a la movilidad y, en especial, el sector del transporte por carretera.

A partir de una investigación llevada a cabo durante este pasado mes de abril para conocer el interés y el conocimiento de la opinión pública sobre todos estos temas,



### ▶▶▶ LAS CONSECUENCIAS DE ELIMINAR EL USO DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES LA CONCLUSIÓN ES QUE TODAVÍA NO ESTAMOS PREPARADOS

España no está preparada para afrontar aún las consecuencias de eliminar el uso de hidrocarburos en el transporte. Al menos así lo piensan 8 de cada diez españoles quienes, además, a tenor de lo que dice el estudio, se muestran altamente escépticos en lo que respecta a la eficacia de las medidas que se están adoptando para ir avanzando en la descarbonización de la movilidad. Según el director general del Grupo Hafesa, "con este informe buscábamos conocer cómo puede afectar esta medida al transporte por carretera, así como al conjunto de los ciudadanos. Las conclusiones son claras, no estamos preparados para acabar con los combustibles fósiles en el transporte por carretera y, para afrontar esta medida, es necesario un mayor apoyo por parte de las instituciones, acompañado de medidas reales que faciliten esta transición tanto a ciudadanos como a profesionales". En general, la medida que promueve Europa es una mala noticia para los españoles. Uno



### ¿Cuánto tiempo les queda a los combustibles fósiles

¿ Cuánto tiempo cree que se seguirán usando hidrocarburos como el petróleo como principal fuente de energía?

de cada dos (54%) cree que la prohibición de la venta de vehículos nuevos con motores de combustión sería perjudicial para la economía nacional. Por su parte, el sector del transporte de carga por carretera y las personas que tienen el lugar de trabajo lejos de su domicilio son percibidos como los más perjudicados.

Por otra parte, el petróleo, los hidrocarburos, siguen siendo considerados como una de las principales fuentes de energía para los próximos años. La mayoría de los encuestados cree que los combustibles fósiles seguirán siendo esenciales durante la próxima década (69%) y que los hidrocarburos, como el

petróleo, se mantendrán como una de las principales fuentes de energía (71%). Así, la opinión general es que los combustibles actuales se seguirán utilizando masivamente en el corto y medio plazo pese a los esfuerzos de las administraciones públicas por acelerar y avanzar en los procesos de descarbonización iniciados

### EL 69% CONSIDERA QUE LOS COMBUSTIBLES TRADICIONALES, GASOLINA Y DIÉSEL, SEGUIRÁN SIENDO IMPRESCINDIBLES EN LA MOVILIDAD DE ESTOS PRÓXIMOS AÑOS

surge este estudio del Grupo Hafesa elaborado a partir de más de 1.000 entrevistas online a personas mayores de 18 años distribuidas de forma proporcional por todas las provincias españolas, así como por el análisis de las conclusiones de dos focus-group llevados a cabo con trabajadores del sector del transporte por carretera y conductores profesionales de furgonetas urbanas de tamaño medio.

Según el estudio del Grupo Hafesa, el 72 % de los españoles conocen la decisión de la UE de prohibir la venta de vehículos con motor de combustión a partir de 2035 y el 57 % la desaprueba, porcentaje que se eleva hasta el 63% entre las personas que cuen-



▶ De izquierda a derecha, Diego Guardamino, director general del Grupo Hafesa, David Rojo, analista senior de Metroscopia y Alfonso Mingarro, CEO del Grupo Hafesa.

### ▶▶▶ DIEGO GUARDAMINO, DIRECTOR GENERAL GRUPO HAFESA. "LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA ES UNA OPORTUNIDAD PARA REDEFINIR EL FUTURO"



◀◀ A la izquierda Alfonso Mingarro y a su derecha Diego Guardamino durante la presentación del estudio.

En el sector de los hidrocarburos, el Grupo Hafesa es un holding empresarial altamente reconocido por su labor en la importación, comercialización, almacenamiento y distribución de productos petrolíferos, tanto al por mayor como en gasolineras y gasocentros. Como a todos, la futura entrada en vigor en 2035 de la normativa que impedirá la venta de vehículos dotados con motores de combustión y, especialmente, en 2050 la que prohíbe el uso de los mismos va a afectar notablemente a su negocio. De ahí que la compañía haya anunciado recientemente su firme intención de entrar en el mercado eléctrico y de convertirse en un operador multienergético. Al igual que el resto de la sociedad, el Grupo Hafesa ya se está preparando para asumir el importante cambio que lleva abandonar el uso de los hidrocarburos como fuente principal de energía y adoptar otro modelo completamente diferente. "No estamos preparados para acabar con los combustibles fósiles en el transporte por carretera", comentaba Diego Guardamino con motivo de la presentación del estudio sobre los "Desafíos y Oportunidades en la descarbonización del transporte

por carretera" que ha realizado el Grupo Hafesa. Un informe con el que según el director general de Grupo Hafesa "buscábamos conocer cómo puede afectar esta medida al transporte por carretera, así como al conjunto de los ciudadanos. Las conclusiones son claras, no estamos preparados para acabar con los combustibles fósiles en el transporte por carretera y, para afrontar tal medida, es necesario contar con un mayor apoyo por parte de las instituciones, acompañado de medidas reales y eficaces que faciliten esta transición tanto a los ciudadanos como a los profesionales". Según Guardamino, "como holding empresarial dedicado a la comercialización y distribución de productos petrolíferos, comprendemos la importancia de adaptarnos a los cambios y de liderar la transición energética hacia un futuro más sostenible. Estamos convencidos de que apostar por la sostenibilidad es el camino correcto para asegurar un desarrollo económico y ambiental equilibrado. Nuestra apuesta por entrar en el mercado eléctrico, posicionándonos como un operador multienergético, refleja nuestro firme compromiso con este objetivo".

"En Grupo Hafesa —continúa el director general del Grupo Hafesa— entendemos que la transición energética no es solo una necesidad imperiosa, sino también una oportunidad para redefinir el futuro de nuestro sector y de la sociedad en su conjunto". Igualmente piensan que "para avanzar en la transición energética es fundamental escuchar y entender las preocupaciones y necesidades de la sociedad. Con este propósito, presentamos este estudio elaborado en colaboración con Metroscopia, que no solo ofrece una radiografía detallada de la percepción ciudadana sobre la transición energética, sino que también identifica los principales problemas que enfrentamos en este camino". Según Guardamino, "las voces de los ciudadanos nos han señalado claramente las barreras que deben ser superadas: la falta de infraestructuras adecuadas, la insuficiencia de ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos y la preocupación por la gestión de residuos de las nuevas alternativas energéticas. El estudio nos proporciona una base sólida para contribuir al debate público y para que se puedan tomar decisiones informadas que faciliten una transición energética equilibrada y

sostenible". El Grupo Hafesa ya está en ello. Así, tras completar la reciente reestructuración interna y renovación de parte de su cúpula directiva, en la que destaca el reciente nombramiento como nuevo CEO de la compañía de Alfonso Mingarro, el grupo trabaja ahora en la definición de un nuevo Plan Director que fije las prioridades para estos próximos años y que marque el camino a seguir por la compañía en la transformación a operador multienergético. Nuestra intención —comenta Alfonso Mingarro— "es convertir a Hafesa en una empresa de referencia en el sector por su dinamismo, su fiabilidad y su capacidad de ofrecer importantes ventajas competitivas a sus clientes y el mejor servicio". Un nuevo camino en el que contará con Diego Guardamino que, seguirá ejerciendo funciones de director general Ejecutivo, Álvaro Sanz como director Financiero Corporativo, Javier del Amo como director técnico y Carlos Corredera como director de Asesoría Jurídica. Todos ellos trabajan ya en la definición del nuevo Plan director que se dará a conocer antes de finalizar el presente ejercicio y que marcará la nueva hoja de ruta para la compañía en los próximos años.

tan con menores niveles de renta. Para el 83% de los encuestados, España no está lo suficientemente preparada para adoptar y afrontar esta medida y, más aún, un 59% de los participantes en la encuesta se mos-

traron escépticos sobre la eficacia de esta de cara a lograr una neutralidad climática para el año 2050. Respecto del impacto que estas medidas pueden tener en la economía y la sociedad

española, el 54% de los encuestados considera que la prohibición impuesta por la UE será perjudicial para la evolución de la economía, y el 44% que las políticas medioambientales que viene desarrollando la Unión

**CONCLUSIONES, ABRAZAMOS EL OBJETIVO, PERO NO NOS GUSTAN NI LOS PLAZOS NI EL RECORRIDO INTERMEDIO**

El estudio elaborado por el Grupo Hafesa pone de manifiesto que los españoles son conocedores de las medidas en torno a la prohibición de venta de los vehículos con motores de combustión para 2035 y de su prohibición de uso para 2050. Igualmente, de cuantas medidas han surgido alrededor de ellas para prohibir el futuro uso de los hidrocarburos procedentes del petróleo que generan emisiones de CO2.

Los españoles están a favor de descarbonizar y conocen todas esas medidas, pero también coinciden en que no les gusta como se están desarrollando los acontecimientos. No les gustan las consecuencias que todo esto viene provocando y, en especial, son los ciudadanos con un menor nivel de rentas los que más rechazan estas aplicaciones y normativas.

El estudio pone de relieve la mayoritaria opinión de que España no está debidamente preparada para aplicar estas medidas ni lo va a estar en los diez años que quedan para que estas entren en funcionamiento. Consideran que 10 años, teniendo en cuenta la

**Descarbonización del transporte**

Los españoles están bien informados sobre la medida...



... aunque la mayoría desapruueba la prohibición.



Dos de cada tres españoles piensan que los combustibles tradicionales seguirán siendo esenciales durante la próxima década



Los españoles consideran que el petróleo seguirá siendo una de las principales fuentes de energía



Aunque confían que los biocombustibles serán una alternativa viable



vida media útil de un vehículo en nuestro país, es muy poco tiempo para poder activarlas con eficacia y permitiendo a la ciudadanía poder adaptarse debidamente a ellas. Lógico, por tanto, que los ciudadanos se muestren altamente escépticos respecto del valor de las mismas. Además, en el escenario de transición energética actual es

lógico considerar que la medida se toma buscando la sostenibilidad y el cuidado del medio ambiente, pero su impacto económico y social, que es el que repercute en la vida diaria de los españoles, no puede olvidarse. Para los ciudadanos, la medida que promueve Europa es una mala noticia y va a perjudicar a la economía española en su conjunto. Por grupos de interés,

los más perjudicados son los profesionales del transporte de carga por carretera. Hay que tener en cuenta que, por otra parte, los ciudadanos españoles siguen confiando en el uso de los combustibles tradicionales y que aspiran a una transición energética en la que se tengan en cuenta todas las posibles fuentes de energía, aprovechando lo mejor de cada una

**¿ESTA MEDIDA INFLUIRÁ EN CONJUNTO SOBRE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA?**



**¿CREE USTED QUE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES SEGUIRÁN SIENDO IMPRESCINDIBLES LOS PRÓXIMOS 10 AÑOS?**



Europea van a terminar dañando seriamente la competitividad económica de nuestro país. En todo caso, el dato que más llama la atención es que el 56% de los encuestados está convencido de que prohibir la venta de vehículos con motores de combustión a partir de 2035 es algo que no les va a afectar personalmente.

Los transportistas también presentan una gran división de pensamiento al respecto de esta normativa, puesto que la extensión de la misma a los vehículos pesados tampoco está consiguiendo aunar la opinión del sector en uno u otro camino. El 50 por ciento

de los profesionales encuestados pertenecientes al sector del transporte de mercancías está a favor de las mismas, mientras que el 43% afirma estar en contra de la eliminación de los vehículos con motores de combustión.

Lo que sí ponen de manifiesto los resultados de la encuesta es que para el 63% de los encuestados los nuevos vehículos cero emisiones no serán económicamente accesibles. Curiosamente el mismo porcentaje de españoles que piensan que nuestro país carece de las infraestructuras adecuadas para las alternativas energéticas que se

vienen planteando, especialmente en lo referente al uso de los vehículos eléctricos. No tenemos una adecuada red de puntos de carga. Y, además, el 59% considera que nuestro país tampoco está preparado como debiera para poder afrontar y tratar adecuadamente los problemas que plantean los posibles residuos de las nuevas alternativas que se plantean., en especial en el caso de las baterías.

Así las cosas, para el 69 % de los españoles, los combustibles tradicionales van a seguir siendo esenciales para la sociedad durante esta próxima década. En ella, el

**Efectos sobre el conjunto de la sociedad**

¿Los efectos para el conjunto de la sociedad de esta medida que ha aprobado la UE serán...?

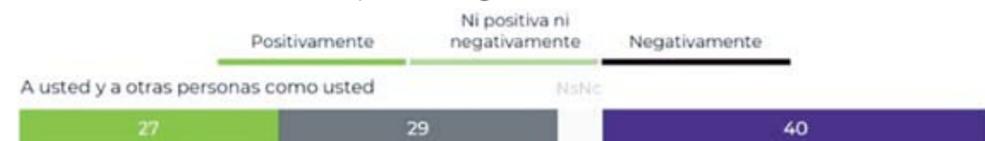


**En materia medioambiental**



**Cómo afectará a diferentes grupos**

¿Esta medida de la UE va a afectar positiva o negativamente...?



**Al sector de reparto con furgonetas ligeras**



**A personas que tengan su trabajo lejos de su domicilio**



**Al sector del transporte de carga en carretera**



de ellas en cada caso para alcanzar los objetivos que se persiguen, que no son otros que alcanzar una mayor sostenibilidad y cuidado del medio ambiente. Por esta razón, la mayoría de los españoles considera que tanto la gasolina como el diésel van a seguir siendo relevantes para su movilidad durante esta próxima década. Y también ven como soluciones de interés a corto plazo el desarrollo y el uso de biocombustibles y de los futuros combustibles sintéticos. Esto es así porque los vehículos eléctricos y la electrificación como

único camino, tal y como nos la están "vendiendo" actualmente siembran muchas dudas entre la población española. Como ya hemos visto, la mayoría de los encuestados para la elaboración del estudio piensa que nuestro país ni está preparado para la movilidad eléctrica ni lo va a estar en mucho tiempo y mucho menos desde luego, en apenas una década. La falta de una adecuada red de puntos de carga pesa como una losa en esa percepción. Y todo ello se traduce en la caída de las ventas de los vehículos eléctricos

que se está produciendo en el mercado, Caída que debe hacer reflexionar a nuestros dirigentes para corregir el rumbo tomado y mejorar tanto los planes como los objetivos a cumplir para prepararnos para un cambio que, por otra parte, es necesario y conviene hacer. Los españoles se muestran ante todo este proceso de transformación de la movilidad auténticamente pragmáticos. Son conscientes de los beneficios que puede aportar, de las virtudes y ventajas que puede producir, pero también quieren que se cuiden

otros aspectos especialmente importantes que se están viendo fuertemente afectados por ello. La economía, el empleo y, muy especialmente, el poder seguir accediendo a la compra de los nuevos vehículos. La electrificación es muy cara y está únicamente al alcance de los bolsillos más pudientes, lo que excluye a un gran volumen de la población de poder disfrutar de movilidad tal y como venían haciendo hasta la fecha con los sistemas basados en el uso de los hidrocarburos como fuente de energía.

Y lo mismo sucede también con los profesionales del transporte de carga por carretera. También muestran muchas dudas sobre la implementación de la medida europea. Por un lado, perciben que van a encontrar fuertes barreras en la descarbonización de su área de actividad. El alto coste de los vehículos eléctricos, la escasez de puntos de carga accesibles en carreteras y ciudades y la falta de medidas de apoyo financiero y subvenciones para facilitar la transición hacia vehículos más limpios son las que principalmente señalan.

Por otro, esos mismos profesionales consideran que las medidas se están tomando de forma rápida y precipitada, y, lo que es peor, sin tener en cuenta la situación actual del sector ni sus necesidades. Normal que todo ello no provoque sino hacerles dudar, tanto a ellos como al resto de la sociedad, del éxito final del camino que ya estamos recorriendo.

consumo del petróleo y de sus derivados seguirá siendo esencial para nuestra economía y la principal fuente de energía que utilizaremos según el 71 % de los encuestados. Además, de cara al futuro el 64% de los españoles confía en los biocombustibles como una alternativa viable, no ven al vehículo eléctrico como la solución para el futuro.

De cara a este, el 60% de los encuestados aboga por buscar soluciones que permitan combinar la protección medioambiental con el crecimiento económico. Sólo el 15 % de los encuestados considera que se debería priorizar la acción climática y tan solo el

19% considera que lo que debería primarse es el desarrollo económico, clara muestra del pragmatismo que la sociedad española está desarrollando en todas estas cuestiones.

El estudio indica que el 83 % de los españoles considera que España no está preparada para poner fin a la venta de vehículos con motores de combustión, es más, el 69% considera que los combustibles tradicionales, gasolina y diésel, seguirán siendo imprescindibles en la movilidad de estos próximos años. También pone de relieve las principales barreras que los ciudadanos perciben

para que la prohibición de la venta de vehículos con motores de combustión pueda desarrollarse con éxito en los plazos planteados.

Según los encuestados, la falta de infraestructuras adecuadas, la insuficiencia de ayudas para la adquisición de vehículos eléctricos y la inexistente capacidad de gestión de los residuos que generarán las nuevas alternativas energéticas son los principales frenos que la medida de la Unión Europea tendrá que evitar si quiere implantarse con éxito y eficacia en las fechas planteadas como objetivo.



RECAMBIOS ECO

# Un negocio de más de 900 millones de euros

Entre los clásicos y sórdidos desguaces de automóviles de antaño y los modernos Centros Autorizados de Tratamiento de Vehículos hay importantes diferencias, aunque en el fondo sigan siendo el mismo negocio. Un comercio que genera más de 900 millones de euros al año y cada vez está mejor tratado y cuidado.

La transformación que los desguaces han venido experimentando les ha convertido en la llave mágica que puede evitar no sólo que un vehículo les tenga que visitar antes de tiempo por la negativa de las aseguradoras a proceder a su reparación, también en auténticos laboratorios donde se recuperan el mayor número de piezas, componentes y recambios posibles para garantizar la futura supervivencia de muchos vehículos y permitirles seguir circulando.

El negocio es básicamente el mismo, pero desde que cambió la normativa que los regula y, especialmente, aquella que atañe a la disponibilidad de piezas recuperadas para emplear en operaciones de postventa y reparaciones, las cosas han cambiado no mucho: muchísimo.

LOS CENTROS AUTORIZADOS DE TRATAMIENTO DE VEHÍCULOS (CATS), SON AUTÉNTICOS LABORATORIOS. TALLERES DONDE TODO UN EQUIPO DE PROFESIONALES BUSCA RECUPERAR EL MAYOR NÚMERO POSIBLE DE PIEZAS.

Antaño, visitar un desguace era toda una aventura. Suponía viajar a un mundo sórdido, sucio, lleno de polvo, grasa y aceite en los que los propios clientes tenían que echar horas en localizar la pieza exacta que buscaban y, convenientemente armados de las herramientas adecuadas, proceder en la

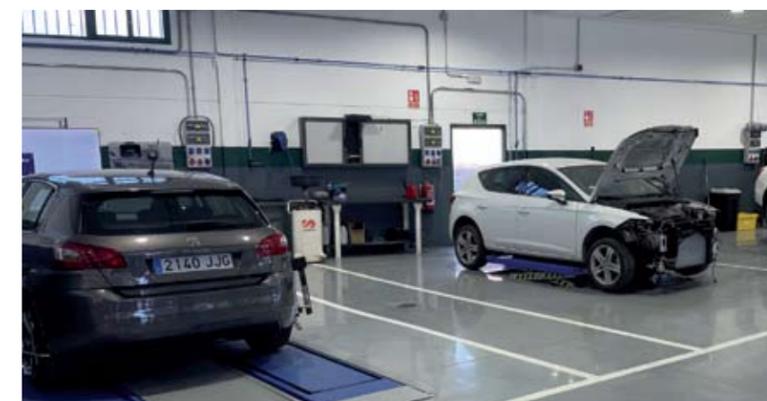
gran mayoría de las ocasiones a tener que desmontar ellos mismos los componentes de los vehículos dados de baja para, con paciencia y método, extraerle las piezas que precisaban.

Hoy, los modernos desguaces... perdón, los Centros Autorizados de Tratamiento de Vehículos (CATs), que así es como hoy se llaman, son auténticos laboratorios. Talleres donde todo un equipo de profesionales busca recuperar el mayor número posible de piezas, componentes y accesorios posibles de cada vehículo que les llega para proceder primero a su clasificación y posteriormente a su comercialización, una labor que, como veremos más adelante, no solo se ha sofisticado y mejorado, sino que además está ya completamente digitalizada.

## ECONOMÍA CIRCULAR YA HA LLEGADO A LOS TALLERES

Desde 2017 los clientes pueden pedir a los talleres el uso de piezas recuperadas o recicladas en las reparaciones que estos efectúan en sus vehículos. Los talleres pueden suministrar estas piezas siempre y cuando las mismas estén disponibles en un plazo compatible con los tiempos de reparación de los vehículos, que su uso de nuevo en un vehículo no presente riesgos significativos para el medio ambiente, la salud o la seguridad vial. En España aún no se ha determinado por completo, pero seguimos de cerca lo que se viene aplicando en Francia desde el año 2019 donde los talleres están obligados a ofrecer a sus clientes piezas de automóvil recicladas con las que poder proceder a la reparación de sus vehículos. Los clientes reciben dos presupuestos de reparación. Uno en el que se valora el uso de piezas nuevas exclusivamente y, otro, en el que se contabilizan las piezas equivalentes recicladas disponibles que pueden

ser utilizadas en la reparación. Lo primero que nos comentan en los CATs es que no todas las piezas de un vehículo pueden ser reutilizadas, aunque cada vez es mayor el número de las que se utilizan. De entrada, la normativa impide que aquellas piezas que son fundamentales de cara a la seguridad del vehículo y de sus ocupantes puedan ser reutilizadas. Y lo mismo sucede con algunas piezas concretas, ya sean mecánicas o electrónicas, relacionadas o que formen parte de los componentes de la dirección, los frenos, el tren de rodaje o la suspensión. En el mercado español, los recambios significan aproximadamente el 57 por ciento del precio de una reparación. Un valor que durante los últimos tres años se ha venido apreciando a un ritmo del 17%, por encima incluso de la inflación. Este incremento de costes está resultando inasumible para muchas operadoras de seguros en



sus operaciones, lo que les fuerza a desestimar la reparación con piezas originales o de primer uso. Cuando se trata de operaciones a realizar en garantía, la ley obliga a reponer las piezas a nuevo. Pero a medida que los coches envejecen las garantías se van perdiendo. Según Javier Santos, responsable técnico de Solera, el uso de recambios ECO tiene como objetivo "reducir la presión económica sobre las reparaciones", así como "ayudar

a impulsar la economía circular". El informe de Solera estima que entre el 20 y el 30 por ciento de las reparaciones que llevan a cabo podrían utilizar recambios ECO en las mismas "lo que supondría un ahorro medio del 55% sobre el precio de las realizadas con recambios originales". Una medida que, además, permitiría "reducir en un 15% las emisiones de CO2 que se producen en las reparaciones de vehículos".

LAS PIEZAS RECUPERADAS SON ELEMENTOS QUE SE PUEDEN REUTILIZAR CON TOTAL SEGURIDAD. TANTO ES ASÍ, QUE INCLUSO CUENTAN CON UNA GARANTÍA COMERCIAL DE UN AÑO. ALGO IMPENSABLE A COMIENZOS DEL PRESENTE SIGLO.



◀ Los más de 1.400 CAT existentes actualmente en España han cambiado no sólo su modus operandi, también su apariencia.

Los más de 1.400 CAT existentes actualmente en España han cambiado no sólo su modus operandi, también su apariencia. Donde antaño había suciedad y cierto caos, hoy brilla la limpieza y el orden, incluso hasta el punto que muchos de los talleres mecánicos que se pueden encontrar en su interior son auténticos laboratorios donde los profesionales mecánicos, realizan sus trabajos de extracción, recuperación, reparación y muy especialmente de clasificación de todas las piezas, componentes y accesorios.

Tanto es así que las piezas ya no son viejas, ni recuperadas o refabricadas cuando se venden posteriormente. No. Son piezas ECO, todo un ejemplo de economía circular en la que los coches viejos caminos del desguace entregan lo mejor de sí mismos para

que los que todavía están en funcionamiento puedan seguir reparándose a costos más asumibles que hacerlo con piezas nuevas. Un proceso en el que todos ganan, en especial la sociedad cuyos recursos energéticos y materiales son mejor aprovechados al disponer todos esos elementos de una mayor vida útil.

Elementos que se pueden reutilizar con total seguridad. Tanto es así, que incluso cuentan con una garantía comercial de un año. Algo impensable a comienzos del presente siglo.

Los tiempos han cambiado y los modernos CATs han unido fuerzas para el desarrollo de una nueva plataforma denominada 'Digital Recycling', que ya cuenta con más de 20.000 usuarios abonados en España entre aseguradoras, talleres (tanto libres como oficiales) y clientes particulares. Una plataforma a través de la cual todos ellos pueden localizar con total exactitud la pieza concreta que buscan para reparar su vehículo.

Piezas que, una vez recuperadas los CATs deben verificar, constatar y garantizar su correcto estado para poder ser puestas nue-

## RECAMBIOS ECO

### ▶▶▶ VENTAJAS DEL RECAMBIO ECOLÓGICO

Posicionar el recambio ecológico como una alternativa real para la reparación de vehículos presenta muchas más ventajas que las obvias en cuanto a abaratamiento de los costes. Si bien esta es la primera de todas y favorece que en muchas ocasiones haya vehículos que opten a ser reparados por las aseguradoras y talleres dado que sus costes de reparación pueden rebajarse en un 30 a 50 % gracias al uso de los repuestos y piezas ECO. Sin ellas, lo más probable es que hubieran terminado siendo declarados siniestro total. Pero también hay otras ventajas que considerar que el uso de los recambios ECO aportan frente al uso de recambios originales. En su informe sobre recambios ecológicos, la consultora especializada Solera reconoce hasta 8 diferentes

- Ayuda a gestionar y reducir las pérdidas totales en los volúmenes de negocio
- Aportan mayor rentabilidad
- Permiten fidelizar a los clientes
- Facilita el acceso a otras marcas (especialmente en el campo del Vehículo de Ocasión)
- Se incrementa la disponibilidad
- Aumenta la sostenibilidad de la reparación
- Facilita los ahorros en las distintas operaciones
- Ofrecen la misma calidad en muchos casos que las aportadas por los componentes originales de los OEMs

Según el informe sobre Recambios Ecológicos de Solera, el potencial de aplicación de este tipo de recambios es factible en como mínimo el 20 % de las reparaciones que se efectúan en un taller. Actualmente, el 35 %



de los recambios que se utilizan en los automóviles podrían ser ecológicos sin plantearse ningún problema y permitiendo reducir la factura de la intervención del taller en un 55 % aproximadamente

del valor final de la misma, permitiendo, además reducir la huella de carbono generada por la reparación en aproximadamente una reducción de emisiones del 15 %.

### ▶▶▶ PIEZAS ECO RECUPERADAS DE DESGUACES SU PAPEL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

En un mundo donde la preocupación por el medio ambiente y la seguridad vial está en constante aumento, la industria del reciclaje de automóviles y la reutilización de piezas de vehículos se erige como una solución ingeniosa y esencial. Los desguaces automotrices no solo ofrecen una alternativa sostenible para el manejo de desechos vehiculares, sino que también desempeñan un papel fundamental en la preservación de la seguridad en las carreteras. La seguridad vial es una preocupación global, y las piezas de automóviles desempeñan un papel crucial en el mantenimiento de vehículos en condiciones óptimas. Cuando un vehículo sufre daños o necesita reparaciones, la elección de utilizar piezas recicladas de desguaces en lugar de nuevas puede tener un impacto significativo en la seguridad de todos los usuarios de la carretera.

#### CALIDAD Y FIABILIDAD

Una de las preocupaciones comunes sobre las piezas recicladas es su calidad y confiabilidad. Sin embargo, los desguaces modernos han implementado rigurosos procesos de selección y pruebas para garantizar que las piezas recuperadas

cumplan con los estándares de seguridad exigidos. Estas piezas son inspeccionadas, limpiadas y, en muchos casos, restauradas antes de ser puestas a la venta. Además, los avances en tecnología y métodos de fabricación han permitido que estas piezas recicladas sean equivalentes, e incluso en algunos casos, superiores a las originales en términos de calidad y durabilidad.

#### COSTO Y ACCESIBILIDAD

El costo de mantener un vehículo en funcionamiento puede ser significativo, especialmente cuando se trata de reparaciones. Las piezas recicladas de desguaces ofrecen una alternativa económica en comparación con las piezas nuevas, lo que hace que el mantenimiento del vehículo sea más asequible para los propietarios. Esta accesibilidad financiera no solo beneficia a los propietarios individuales de vehículos, sino que también puede tener un impacto positivo en la seguridad vial en general, al garantizar que más vehículos estén debidamente mantenidos y en condiciones seguras para circular.

#### SOSTENIBILIDAD



#### AMBIENTAL

La reutilización de piezas de automóviles no solo es económica, sino también ambientalmente responsable. La fabricación de nuevas piezas requiere una cantidad significativa de recursos naturales y energía, mientras que la reutilización de piezas existentes ayuda a reducir la demanda de materias primas y minimiza la generación de residuos. Al optar por piezas recicladas, los propietarios de vehículos están contribuyendo a la conservación del medio ambiente y reduciendo su huella de carbono.

#### CONCLUSIÓN

En resumen, el uso de piezas recicladas procedentes de

desguaces desempeña un papel vital en la seguridad vial y la sostenibilidad ambiental. Estas piezas ofrecen una alternativa confiable y económica a las piezas nuevas, garantizando que los vehículos se mantengan en condiciones seguras para circular. Al mismo tiempo, la reutilización de piezas contribuye a la conservación de recursos naturales y la reducción de residuos, promoviendo un enfoque más sostenible hacia el mantenimiento y reparación de vehículos. Es crucial que los propietarios de vehículos consideren estas opciones al realizar reparaciones, no solo por el beneficio propio, sino por el bienestar de todos los usuarios de la carretera y el medio ambiente en general.

### ▶▶▶ EL TIEMPO ES EL LÍMITE NI APTAS NI DISPONIBLES SIEMPRE, NI PARA TODO TIPO DE VEHÍCULOS.

Como todas las piezas y componentes que se venden en Postventa como recambios los ECO ni son aptos ni existen para todos los modelos del mercado. No se producen ni se fabrican sino que proceden de vehículos viejos de los cuales dado su estado han podido ser recuperadas para facilitar un segundo uso dado que mantienen tanto su integridad como la idoneidad de funcionamiento que se les puede y debe exigir. Gonzalo Pinto, responsable del CAT de Desguaces El Choque en San Martín de la Vega (Madrid) nos comentó durante la visita a las instalaciones que las piezas se recuperan de coches dados de baja a edades tempranas, lo cual facilita que las piezas recuperadas puedan ser utilizadas en hasta el 65 % del actual parque circulante existente en España. "Sobre todo,

estas piezas se van a aplicar en modelos para los cuales ya no se producen recambios originales, modelos de entre 8 y 20 años de antigüedad, muchos de los cuales ya no podrían afrontar su reparación de no disponer de una alternativa semejante". En su opinión, se trata de un mercado amplio pero ciertamente limitado por el stock no ya existente, sino disponible. El parque móvil español cerró 2023 con 29,1 millones de vehículos. Los que tienen más de 15 años de antigüedad aumentaron un 4% el pasado año sobre 2022, y los de entre 6 y 10 años lo hicieron en un 13%. El pasado año se dieron de baja 785.256 vehículos, el 2,7% del parque, de todos ellos el 81% tenían más de 15 años. Para el mercado del recambio ECO, la creciente edad media del



parque español también supone un problema. Pues con ello se está elevando la edad media con la que llegan al desguace los vehículos. Actualmente es de 20 años, mientras que hace tan sólo una

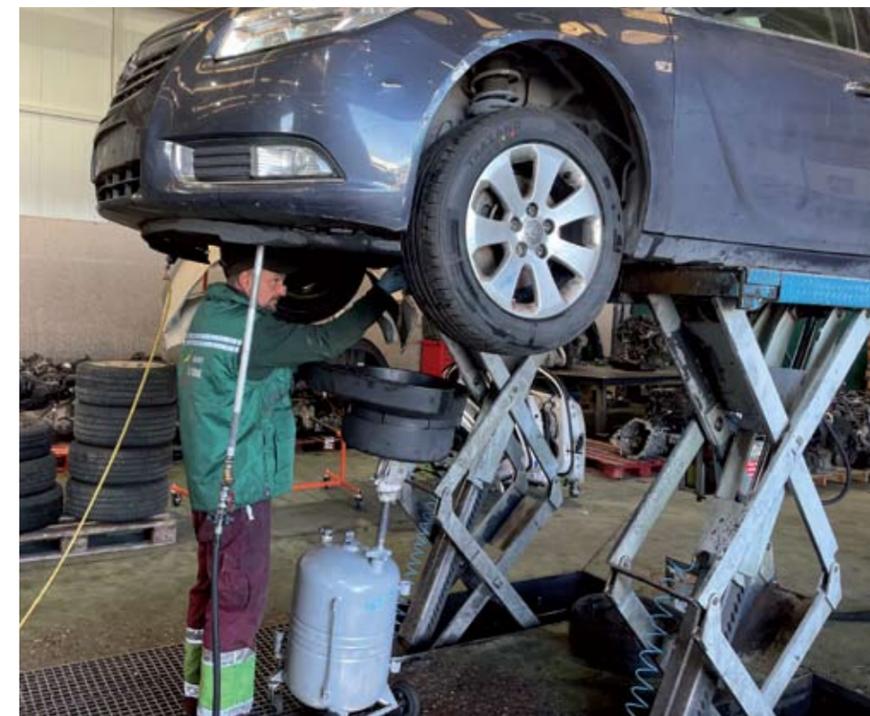
década eran sólo 15. Esto provocará que, dentro de una década, la edad media de los recambios ECO sea 5 años superior a la que presenta la actual generación disponible de los mismos

### LAS PIEZAS YA NO SON VIEJAS, NI RECUPERADAS O REFABRICADAS CUANDO SE VENDEN POSTERIORMENTE, NO SON PIEZAS ECO, TODO UN EJEMPLO DE ECONOMÍA CIRCULAR

vamente a la venta lo antes posible. La plataforma de Digital Recycling facilita a sus usuarios todos los datos correspondientes a la pieza con total fiabilidad y exactitud. Bastidor a bastidor, cuando entras en ella puedes determinar con total seguridad la calidad del repuesto que tu coche necesita. Un repuesto del cual también puedes conseguir la trazabilidad del uso que se le ha dado y obtener además la máxima eficiencia posible en la reparación que vas a iniciar.

Los clientes que acceden al sistema pueden visualizar el completo despliegue de componentes asociados a la pieza en cada modelo concreto de automóvil que buscan y la forma en la que todas ellas interaccionan. Igualmente pueden conocer aquellas que es preciso montar de nuevo de manera obligada al cambiar la pieza en su coche.

De igual modo, conocerán con total exactitud los CATs existentes en la península en los que la pieza está disponible, así como los precios fijados para ella en cada una de ellos. Precios que podrán comparar con el



▲ Todo un equipo de profesionales busca recuperar el mayor número posible de piezas, componentes y accesorios de cada vehículo para proceder primero a su clasificación y posteriormente a su comercialización.

valor de la pieza como repuesto original del fabricante en el mercado.

La plataforma de 'Digital Recycling' también facilita la completa valoración del presupuesto de reparación del vehículo al que

está destinada la pieza. Una valoración en la que se incluyen todas aquellas piezas nuevas cuya disponibilidad aun es posible, así como el de las piezas recicladas o ECO, que así se llaman



ECOMOTION TOUR AYVENS 2024

# Citroën, DS y MG ganadores

22 marcas y 32 vehículos disputaron la 15ª edición del Ecomotion Tour Ayvens. Citroën ganó entre los Híbridos, con el C5 Aircross, DS la categoría de los PHEV con su DS 7 E-Tense y MG se impuso en la categoría más numerosa, la de los BEV 100 por cien eléctricos con el MG4 Range Extender, conducido por Pablo Ocón, del equipo de Producto y Comunicación de MG, y Guillermo López, de Motor 16,

Nueva edición del Ecomotion Tour, prueba de eficiencia y miniconsumo organizada desde 2008 por ALD Automotive primero y, en lo sucesivo por Ayvens. En esta 15ª edición (no se celebró en 2020 y 2021 por la pandemia), el Ecomotion Tour busca una vez más premiar el esfuerzo de las más destacadas marcas de automóviles y reconocidos periodistas del sector de Motor en su esfuerzo conjunto por promover la movilidad sostenible, destacando a los que consigan la mayor eficiencia en su conducción y alcancen el menor consumo posible respecto de los homologados WLTP por cada fabricante.

Citroën C5 Aircross, DS DS7 PHEV y MG MG4 han sido los tres ganadores del Ecomotion Tour la ya tradicional prueba de miniconsumo organizada por ALD Automoción que en

esta su 15ª edición se celebraba ya bajo el nuevo nombre de la empresa de renting tras su fusión con LeasePlan: Ecomotion Tour 2024 Ayvens. Un total de 32 coches de hasta 22 marcas diferentes participaron en las tres categorías de la exigente prueba organizada por Ayvens, la de mayor prestigio y notoriedad en cuanto a reducción de consumo de cuantas se celebran en el panorama nacional.

Durante dos días, los pasados 13 y 14 de junio, los participantes recorrieron bajo un fuerte calor, un total de casi 400 km por carreteras de las provincias de Madrid, Toledo, Guadalajara y Cuenca. En función de la tecnología de su motorización, los participantes se inscribían en una de las tres categorías existentes en esta 15ª edición del Ecomotion Tour, la primera

de todas ellas en las que no participaba ya ningún vehículo con motor de combustión gasolina o diesel.

Así, en la categoría de vehículos híbridos tomaron la salida modelos como los MG3 Hybrid+, Mazda CX60 Diesel, Renault Rafale, Volkswagen Tiguan 1.5 eTSi, Citroën C5 Aircross 130, Skoda Kodiaq 1.5 TSI, Alfa Romeo Tonale Hybrid y Ford Kuga Active X. En la categoría correspondiente a los vehículos híbridos enchufables (PHEV), tan sólo dos marcas participaron este año: la española Seat, con su León STE-Hybrid y la francesa DS, con su DS7 E-Tense.

El concurso más disputado fue el correspondiente a los vehículos eléctricos. Hasta un total de 21 modelos diferentes se iban a disputar el título del modelo más eficiente en la categoría de los eléctricos puros (BEV) de esta edición 2024 del Ecomotion Tour Ayvens. Volkswagen competía con tres modelos, Hyundai, Kia e Iveco (primera vez que una furgoneta participa en la prueba) con dos cada una, y el resto, Opel, MG, BYD, Volkswagen (I.D.), Honda, Volvo, Audi, Skoda, Renault, Jeep, Fiat, Peugeot, Volkswagen Vehículos Comerciales con uno cada marca para disputarse el trofeo al Eléctrico más eficiente de la competición.

Polestar 2 Single Motor y Polestar2 Performance Pack, Hyundai Ioniq 6 y Kona EV, Kia EV6 y EV9 AWD GT Line, Opel Astra GS Eléctric, MG4 Range Extender, BYD Seal, Volkswagen I.D.7 Pro, Honda E:Ny1, Volvo EX30 Single Motor, Audi Q4 E-Tron, Skoda Enyaq Coupé RS, Renault Scenic E-Tech, Jeep Avenger, Fiat 600, Peugeot E-2008 GT, Volkswagen I.D. Buzz Pro, y dos unidades de distinta configuración de la Iveco Daily fueron los modelos alineados en

▶▶▶ GANADORES 2024

## MOTOR 16 Y EL MG4, CAMPEONES EN EFICIENCIA ELÉCTRICA.

Motor 16 Flotas y Empresas se impuso en categoría reina de la 15ª edición del Ecomotion Tour 2024 al volante del nuevo MG4 Range Extender. De los 32 participantes en esta 15ª edición de la principal competición sobre eficiencia del sector del automóvil en España, 8 eran vehículos HEV y MHEV, 2 PHEV y los 22 restantes eléctricos a batería (BEV). Precisamente en esta última categoría fue en la que competía el equipo MG formado por Pablo Ocón, miembro del equipo de Producto y Comunicación, y nuestro compañero Guillermo López, responsable del suplemento de Flotas y Empresas y de la sección Empresas y Renting de Motor 16, al volante del nuevo MG4 Range Extender, quienes se hicieron con un trabajado triunfo en la categoría de los BEV al lograr reducir el consumo de su vehículo a tan sólo 14,49 kWh respecto de los 16,5 kWh a los 100 que homologa el modelo chino, alcanzando una reducción del 13% con respecto a su WLTP de referencia. La eficiencia y su pericia en las pruebas de la competición fue lo que les proclamó ganadores en su categoría con el nuevo MG4 Range Extender. En la categoría de Híbridos HEV – MHE, el ganador fue el Citroën C5 Aircross conducido por José Manuel Aranda, representante de Citroën, y el periodista Manuel Madrid de Renting Automoción, con un consumo de 4,19 litros a los 100 y una reducción del 18% con respecto a su WLTP de referencia. Finalmente, en la categoría de los PHEV, el vencedor fue el DS7 E-Tense, que logró un consumo total de 13,70 kWh de energía eléctrica y 10,83 litros de carburante por cada 100 kilómetros. Este equipo estaba formado por la periodista Mª Teresa Rodríguez de Citymotion y el representante de DS España, Marcos Martínez.



▲ El equipo ganador en la categoría de eficiencia eléctrica, con Pablo Ocón del equipo de Producto de MG y Guillermo López, responsable del suplemento de Flotas y Empresas y de la sección Empresas y Renting de Motor 16.

el orden de salida para ver cual de todos lograba la mayor eficiencia en los casi 400 km de recorrido de que constaba la prueba.

La carrera daba comienzo en Leganés, en las instalaciones de Ayvens Carmarket donde tras el briefing de rigor los participantes, un miembro del equipo de la marca fabricante del coche y un periodista representando a un medio de comunicación, componían los equipos que aspiraban a la victoria en cada coche participante. En representación de Motor 16 y de su revista Flotas y Empresas Motor 16, Guillermo Lopez compartía vehículo con Pablo Ocón, miembro del equipo de Producto y Comunicación de MG al volante del nuevo MG4 Range Extender.

Esta 15 edición del Ecomotion Tour recorrió casi 400 km divididos en dos etapas y seis tramos por carreteras de todo tipo por las provincias de Madrid, Guadalajara y Cuenca. El destino del primer día era Tarancón, ciudad a la que había que tratar de llegar consumiendo la menor cantidad de energía/combustible posible, cumpliendo con las exigencias marcadas en la ruta por la organización en cuanto a velocidad media, horario y recorrido.

En cada coche, los dos integrantes de cada equipo se alternaban tanto al volante del coche como en el manejo del roadbook facilitado por la organización en el momento de la salida. La jornada del jueves 14 por la mañana llevó a la expedición a realizar una ruta marcada por un

fuerte calor que nadie se esperaba, que transcurría entre otras localidades San Martín de la Vega, Morata de Tajuña, Valdelaguna, Belmonte de Tajo, Villamanrique de Tajo, Colmenar de Oreja (donde se produciría el primer cambio de conductor) para continuar dirección a Perales de Tajuña, Tielmes y con punto final en Carabaña, donde toda la expedición del Ecomotion Tour 2024 paró a comer.

Tras un rápido y reponedor almuerzo, los participantes, arrancaban de nuevo para acometer la ruta de la tarde. Un hermoso y más que sorprendente recorrido bajo un calor sofocante que alternaba las áridas tierras castellanas con impresionantes bosques de pinos y lagos. Partiendo desde Carabaña, el Ecomotion Tour llevó



▲ Los participantes en la 15ª edición del Ecomotion Tour de Ayvens, posan tras las jornadas de prueba. El trabajo de todos ellos demuestra que una conducción eficiente puede conseguir reducir los consumos homologados por todos los modelos del mercado.



### COMPROMISO CON EL MEDIOAMBIENTE Y LA SOSTENIBILIDAD AHORRAR ENERGÍA SIEMPRE ES POSIBLE

Un año más, el Ecomotion Tour lo ha vuelto a demostrar. Independientemente del tipo de tecnología que los vehículos participantes ocultaban bajo su capó todos los ganadores de esta competición que nació en 2008 con 13 marcas participantes han conseguido importantes porcentajes de ahorro con respecto a los consumos oficiales homologados por los fabricantes para su venta. Porcentajes que ya desde la primera edición sorprendieron, dado que ya entonces se alcanzó una reducción del 40 % de combustible con un Peugeot 308 Diesel, hasta este año en el que la gran mayoría de los vehículos eran 100 por cien

eléctricos y el ahorro de kilovatios del ganador, el MG4 ha superado el 13% con respecto a su WLTP de referencia, e incluso el 18 % si contamos el consumo conseguido por el Citroën C5 Aircross que competía en la categoría de Híbridos HEV y MHEV. "Estamos muy orgullosos de volver a organizar otra edición del Ecomotion Tour, una competición que no solo promueve la eficiencia energética, sino que también subraya nuestro compromiso con la sostenibilidad y la reducción de emisiones," declaró Antonio Cruz, director comercial y de marketing de Ayvens. "La participación de 22 marcas en el Ecomotion Tour 2024, demuestra la importancia

creciente de la movilidad sostenible. Agradecemos a todos los participantes, a los 3 patrocinadores y colaboradores su apoyo continuo y esperamos seguir impulsando la movilidad sostenible".



Ánsares de Tarancón sofocaron eficazmente los fuertes calores soportados y una vez recuperados, y tras una muy agradable cena donde compartir con el resto de participantes los avatares de la jornada, descansar para afrontar la segunda jornada de la competición.

A la mañana siguiente, el alcalde de Tarancón, José López Carrizo, acompañado de su concejal de Obras, Servicios, Equipamientos, Movilidad y Accesibilidad, Julián Garrido Moreno, dieron la salida a la segunda etapa del Ecomotion Tour en el recinto ferial de Tarancón, donde la organización había dispuesto los puntos de carga necesarios para volver a llenar las baterías de los vehículos eléctricos y comprobar el consumo realizado.

La segunda jornada de competición iba a ser muy distinta, pues una vez superada la prueba de mini consumo la organización de la prueba, había dispuesto un tramo de casi 40 kilómetros entre Villamanrique de Tajo y Villaconejos por una muy revirada carretera llena de fuertes subidas y pronunciadas bajadas en el que iba a celebrarse una prueba de Regularidad en cual los dos miembros de cada equipo deberían trabajar juntos para mantener la velocidad media que el roadbook marcaba para cada kilómetro del recorrido. A velocidades continuamente variables que oscilaban entre los 30 y los 60 km/h, los concursantes debían además de prestar atención para no equivocarse en los cruces y desvíos que iban surgiendo a lo largo del camino.

Superado el tramo, la competición prácticamente se daba por terminada y tan sólo quedaba trasladarse hacia el aeródromo de Cuatro Vientos en Madrid donde se iba a producir la proclamación de los vencedores y la entrega de premios a los conductores más eficientes de esta edición del Ecomotion Tour 2024.

a los participantes por Orusco de Tajuña, Brea de Tajo, Mazuecos, Albares, Zorita de los Canes, Almonacid de Zorita, Albalate de Zorita y atravesando la Sierra de Altomira junto al Embalse de la Bujeda en dirección a Vellisca para llegar hasta Paredes y desde allí a Huelves, Barajas de Melo y ya finalmente a Tarancón.

Un recorrido marcado por un fuerte calor, que los componentes notaban especialmente dado que para mejorar la eficiencia de sus vehículos circulaban con las ventanillas subidas y sin el equipo de aire acondicionado funcionando. Todo sea por ahorrar hasta el último vatio o la más pequeña gota de combustible y lograr el mínimo consumo durante la prueba.

Circulando como en los campeonatos de regularidad a medias de velocidad cercanas a los 50 km/h, evitando tocar el freno en lo posible, aprovechando los descensos para "recuperar" tanto el tiempo como la media de velocidad, como los excesos de consumos que se perdían en

las subidas. Y sobre todo tratando de respetar al máximo el recorrido marcado por la organización para evitar las siempre temidas penalizaciones por perderse o transitar por rutas ajenas a las marcadas en un roadbook que encerraba alguna que otra "pequeña trampa" para tratar de despistar a los participantes en su recorrido. La balizas y GPS instalados a bordo de los coches hacían las veces de chivatos oficiales a la hora de repartir los consiguientes castigos a quienes se hubieran despistado.

A la llegada a Tarancón, los participantes eran como charcos andantes, dado que sus vehículos habían oficiado como las mejores saunas suecas. Tras la correspondiente toma de datos de cada coche, para comprobar si se habían respetado los cambios de piloto marcados, comprobar los tiempos realizados y, sobre todo, poner a cargar las baterías de los coches para conocer el consumo exacto de kilovatios realizado.

Tanto la piscina como las duchas del hotel

# DESCUBRE EL VIBRANTE UNIVERSO DE LA SALUD Y EL BIENESTAR

[www.vida.es](http://www.vida.es)



vid@.

# Entra por la puerta grande



## Nuevo ID.7

Hasta 620 km de autonomía eléctrica

Al mundo eléctrico puedes intentar entrar con cualquier cosa. Eso sí, si no tienes la autonomía 100% eléctrica de un ID.7, ni su diseño, ni su tecnología, es posible que te quedes fuera.



**V4B**  
Volkswagen for Business

Gama ID.7: consumo combinado eléctrico (kWh/100 km) WLTP: 14,2. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP: 0. Autonomía eléctrica de 620 km según ciclo combinado WLTP. Hasta 773 km de autonomía eléctrica en ciudad. La autonomía máxima del ID.7 corresponde con la versión ID.7 Pro 210 kW (286 CV) 77 kWh automático. La autonomía eléctrica puede variar según las condiciones reales de conducción. Modelo visualizado: ID.7 Pro con opcionales.