

Boehringer Ingelheim



Entrevista con Mónica Sánchez de Boehringer Ingelheim

P 6

MOVILIDAD

P 10



Arval Mobility Observatory 2021

ESPECIAL

P 23



Vehículos de Dirección

FABRICANTES

P 16



Entrevista con Daniel Rodríguez
Bodas, de Mercedes-Benz Cars



Audi Empresa

A los que creen
que está todo por
descubrir, buen viaje.



Gama Q de Audi.

Sí, aún están todas esas ningunas partes por descubrir. Esos lugares increíbles que aparecen en medio del camino y que solo pueden ver aquellos que miran más allá. Porque lo que para algunos son simples lugares de paso, para otros son lugares maravillosos. Comienza este viaje al volante de un Audi de la Gama Q.
Audi.es



Gama Q de Audi. Emisiones combinadas de CO₂: 123 a 232 g/km. Consumo combinado de combustible: 4,7 a 10,2 l/100 km.

Asóciate gratis y pasa a formar parte de AEGFA

www.aegfa.com

Edita:

AEGFA
CIF G64763410
Ap. Correos 6042
08080 Barcelona
Tel: 0034 932 042 066
Fax: 0034 932 057 373

Coordinación de Publicación:

ORIBEX TEN, S.L.

Vicepresidente de AEGFA:

Jaume Verge
jverge@aegfa.com

Director de Redacción:

Oriol Ribas
oribas@aegfa.com

Diseño y Maquetación:

Guillermo Bejarano
hola@guillermobejarano.com

Fotografía:

Nacho Aguilar
David Vega

Colaboradores:

Daniel Balcells

Impresión:

INGOPRINT

Distribución:

GIROMAIL, S.A.

Depósito Legal:

B-52069-2008

Esta publicación no comparte necesariamente las opiniones expresadas en los artículos de la misma. Prohibida la reproducción total o parcial sin la autorización expresa del editor.

AEGFA NEWS es la publicación oficial de la Asociación Española de Gestores de Flotas y de Movilidad (AEGFA).



El papel utilizado para imprimir esta revista proviene de bosques con gestión forestal ambientalmente responsable, socialmente beneficiosa y económicamente viable.

AEGFA

Asociación Española de Gestores de Flotas y de Movilidad

an AIAFA partner

Ap. Correos 6042
08080 Barcelona
Tel: 0034 902 889 004
Fax: 0034 932 057 373
www.aegfa.com
info@aegfa.com
[@AEGFA1](https://twitter.com/AEGFA1)

Vivimos tiempos de evolución y cambios que afectan múltiples ámbitos, también al de la movilidad corporativa. A la cada vez mayor sensibilidad respecto a la sostenibilidad de las flotas y respeto del medio ambiente, buscando limitar el impacto y emisiones contaminantes de las mismas, la pandemia ha comportado un replanteamiento general de los desplazamientos en sí mismos. En qué medida son imprescindibles o pueden sustituirse las maneras de cumplir con las tareas, cómo se pueden optimizar las rutas o la frecuencia de las visitas, entre otros aspectos. Todo ello está comportando una revisión de la política de flotas en el seno de las empresas, plantearse la idoneidad de la flota actual y cambios en las renovaciones.

Igualmente, la seguridad de los empleados ha pasado a ser prioritaria para evitar el riesgo de contagios, sin olvidar otros ámbitos que atañen a la movilidad como es la seguridad vial. La siniestralidad en los desplazamientos profesionales es y ha sido motivo de preocupación para los gestores de flotas, y para contribuir a reducirla AEGFA ha articulado una herramienta online de Formación en Seguridad Vial para los empleados, con o sin coche de empresa.

Otro servicio que presenta la Asociación en España es la acreditación ECSM, Certificación Europea en Movilidad Sostenible, a la vez que confirmamos las nuevas fechas para los eventos presenciales de este año: la jornada Mejores coches de flota del año el 15 de septiembre en Madrid, el XIV Congreso AEGFA el 30 de septiembre en el Automobile de Barcelona, así como el Ecofleet Meeting Point el 20 de octubre y la Gala de las Flotas a finales de noviembre.

Jaume Verge

Vicepresidente de AEGFA



AEGFA News

LA REVISTA PROFESIONAL PARA GESTORES DE FLOTAS Y DE MOVILIDAD

EN PORTADA



6 Entrevista con **Mónica Sánchez** de Boehringer Ingelheim

GESTIÓN



10 Arval Mobility Observatory 2021



14 ¿Qué ayudas a la compra ofrece el Plan MOVES III?

FABRICANTES



16 Entrevista con **Daniel Rodríguez Bodas**, de Mercedes-Benz Cars

19 Mercedes-Benz EQA

EMPRESAS Y ENTIDADES

20 Empresas y entidades

ESPECIAL VEHÍCULOS DE DIRECCIÓN



25 Gestión de vehículos de dirección en el entorno postpandemia

28 BMW iX3

30 Ford Mustang Mach-e

31 CUPRA Formentor e-HYBRID

32 Volkswagen ID.4

33 DS9 E-Tense

34 Audi e-tron GT

AEGFA



36 WORKSHOPS online AEGFA



37 Acreditación Ecológica PrimaFrio

MOVILIDAD



44 Entrevista con **Michel Kisfaludi** de Europcar Mobility Group España



46 Entrevista con **Ramón Bustillo** de AArenting Mobility



49 Adiós Madrid Central

50 Nuevo impuesto sobre el CO₂ de los vehículos en Cataluña

NUEVAS TECNOLOGÍAS

52 Nuevas tecnologías

Todo empleado sueña con un extra



Golf Variant. Más espacio para tu negocio.

¿Quién no quiere un aumento? ¿Quién no quiere más espacio, más diseño y más prestigio para su trabajo? ¿Quién no quiere ser más referente que nunca? ¿Quién no quiere un Golf con extra de Golf?



Gama Golf Variant: consumo medio (l/100 km) de 4,5 a 5,8; emisión de CO₂ (g/km) de 119 a 132.

V4B
Volkswagen for Business

volkswagen.es

Mónica Sánchez

RESPONSABLE DE ENVIRONMENT, HEALTH & SAFETY AND SUSTAINABILITY
BOEHRINGER INGELHEIM

"No optar por la sostenibilidad no es una opción"



Gestionar la movilidad de más de 1.500 personas en 8 centros de trabajo no es tarea fácil. Especialmente cuando, como en el caso de Boehringer Ingelheim, se apuesta por la sostenibilidad, la salud y la seguridad. Mónica Sánchez, responsable EHS&S de la compañía en España, nos cuenta los retos y las iniciativas que están llevando a cabo de forma pionera en nuestro país.

¿Tiene Boehringer Ingelheim en marcha alguna política local o global sobre sostenibilidad y más concretamente sobre movilidad sostenible?

Para Boehringer Ingelheim la sostenibilidad es una prioridad desde que iniciamos nuestra actividad, hace ya más de 130 años. Entendemos que nuestra misión como compañía incluye necesariamente el ser responsables con el medioambiente, los recursos naturales y, por ende, con la comunidad. Fruto de esta visión, desarrollamos numerosas iniciativas para garantizar la sostenibilidad tanto en su vertiente medioambiental como las relativas a la salud y la seguridad. "BE GREEN – Future by choice" es la iniciativa que rige nuestras acciones y actividades dirigidas al cuidado del medioambiente y que contemplan la reducción del uso de energía, de agua y de las emisiones de CO2. En cuanto a salud y seguridad, la iniciativa "BE SAFE – Zero by choice" incluye numerosas acciones relativas a la seguridad vial que nos han permitido reducir drásticamente los accidentes, tanto in itinere como en misión.

“ Con el objetivo de alcanzar las cotas más altas de eficiencia en su movilidad global corporativa, se empezará a trabajar este año en la obtención de la acreditación europea de movilidad sostenible ECSM ”

Recientemente han realizado un Plan de Desplazamiento a la Empresa (PDE), ¿qué departamentos y/o personas han formado parte de la iniciativa y desarrollo del Plan?

Recientemente hemos actualizado nuestro PDE introduciendo mejoras y consolidando, en un solo documento, los distintos procedimientos internos de los que disponíamos, tales como el Plan de Movilidad o el Plan de Seguridad vial.

Ahora disponemos de una herramienta que integra todos los aspectos relacionados con la movilidad en el sentido más amplio de la palabra, así como las distintas iniciativas y procedimientos que ya teníamos en marcha, facilitando su análisis

Mercedes-Benz
Empresas



Nuevo Clase C. Haz de los negocios tu zona de confort.

Relájate entre reunión y reunión con el nuevo Clase C. Disfruta de un oasis de bienestar con sus asientos multicontorno con función de masaje y su sistema ENERGIZING COMFORT. Además, podrás mantenerte conectado al día a día de tu empresa gracias a su sistema MBUX de segunda generación.

¹Ejemplo de Mercedes-Benz Renting para un Clase C 200 Berlina, por 556€ al mes sin IVA, sin aportación inicial, a 48 meses y 15.000 km/año. Seguro a todo riesgo sin franquicia y mantenimiento incluidos, no incluye neumáticos². Vigencia; ofertas realizadas hasta 30/09/2021, solicitudes aprobadas hasta el 15/10/2021 y contratos activados hasta el 30/11/2021, permanencia mín. 24 meses. Mercedes-Benz Renting es una marca comercializada por Mercedes-Benz Renting, S.A. -Avda. de Bruselas 30, 28108 Alcobendas (Madrid). El modelo visualizado puede no corresponder con el ofertado. Más información en www.mercedes-benz.es

Clase C 200.

Ahora sin entrada.

Por 556€/mes¹ en 48 cuotas.

Mercedes-Benz Renting para Empresas
con todo incluido².

Consumo de combustible combinado (l/100 km): 6,4-7,2
y emisiones de CO₂ combinado (g/km): 144-163.

Mercedes-Benz





y detectando posibles aspectos de mejora. Para nosotros era de suma importancia que el PDE fuera transversal y, por ello, se supervisó y desarrolló en nuestra Mesa de Movilidad, constituida por los distintos departamentos de la compañía y representantes de los trabajadores. También concluimos que sería bueno disponer de una visión externa y conocedora de las tendencias y prácticas en materia de movilidad y contamos con la colaboración de consultores externos. El PDE se presentó a la ATM (Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona) a finales de noviembre del pasado año y obtuvimos la aprobación oficial este pasado mes de enero.

“ Queremos fomentar el uso de la movilidad activa con la mejora de la infraestructura del parking para bicicletas y la incorporación de estaciones de recarga para bicicletas eléctricas. ”

¿Cuáles son los principales objetivos de este plan a medio y largo plazo?

Para nosotros la sostenibilidad y la seguridad son primordiales y, por ello, constituyen objetivos significativos de este PDE. Pero también nos hemos marcado como objetivos concretos el bienestar de nuestros empleados, la conciliación, la flexibilidad, la facilitación de opciones diversificadas de transporte o la promoción de la movilidad activa reduciendo el sedentarismo, entre muchas otras.

El horizonte temporal de un PDE es de seis años y, por resumir los pilares básicos en cuanto a objetivos se refiere, diría que se pueden segmentar en objetivos medioambientales, seguridad y salud, formativos y organizativos. Además, y para poder evaluar y modular las distintas medidas incluidas en el PDE, hemos establecido hasta 15 indicadores de seguimiento que se revisarán de forma periódica en la Mesa de Movilidad.

¿Qué acciones destacaría de las medidas incorporadas en este reciente Plan de Movilidad?

Es difícil destacar unas medidas sobre otras ya que todas tienen una importancia elevada y es el conjunto de las mismas lo que en realidad proporciona la solidez al PDE. Sin embargo, podemos mencionar algunas que pueden actuar como catalizadoras: potenciar el vehículo compartido mediante la implantación de una app de car sharing a demanda, la inversión en infraestructuras para e-bikes (incluyendo un módulo de mantenimiento y reparación), promoción del vehículo eléctrico mediante la instalación de estaciones de recarga para nuestros empleados en el parking propio o el análisis de la viabilidad de electrificación de la flota corporativa. Además, queremos maximizar la eficiencia de las rutas de transporte y lanzaderas colaborando con empresas cercanas para contribuir a mejorar la movilidad y seguridad, la flexibilidad horaria para ayudar a reducir la congestión en hora punta, etc.

¿Cuáles están siendo los primeros pasos y las primeras medidas adoptadas?

Una de las primeras medidas que se están llevando a cabo es la búsqueda de sinergias con el Ayuntamiento de Sant Cugat y la creación de un foro de encuentro

con empresas de la zona para trabajar en la búsqueda de sinergias que favorezcan la movilidad.

En una primera fase se quiere fomentar el uso de la movilidad activa (como complemento o como principal forma de moverse), con la mejora de la infraestructura del parking para bicicletas y la incorporación de estaciones de recarga para bicicletas eléctricas; y con la organización de acciones puntuales y/o continuadas que fomenten la movilidad activa, como por ejemplo caminatas, realizar una liga entre los empleados de movilidad saludable y sostenible, etc.

Además, y con el objetivo de alcanzar las cotas más altas de eficiencia en su movilidad global corporativa, se empezará a trabajar este año en la obtención de la acreditación europea de movilidad sostenible ECSM (European Certification of Sustainable Mobility).

“ Deben abrirse nuevos debates en el entorno de la flota corporativa relativos a las alternativas que puedan beneficiar al medioambiente y al personal de la compañía. ”

¿Ha afectado la pandemia a la implantación de dichas medidas?

La gran mayoría de las medidas de nuestro PDE están pensadas para el escenario post pandemia. Sería absurdo ponerlas en marcha en estos momentos en los que operamos en unas condiciones muy especiales. Sin embargo, muchas otras medidas como por ejemplo la movilidad activa, electrificación o infraestructura se están implementando sin verse impactadas. En definitiva, aquellas medidas que implican no poder cumplir con las medidas de seguridad recomendadas por las autoridades sanitarias se postpondrán hasta que las condiciones lo permitan.

¿Considera que las empresas deberían invertir en políticas de movilidad más sostenibles?

No optar por la sostenibilidad no es una opción. El mundo tendrá que hacer frente a grandes cambios estructurales si queremos que las consecuencias climáticas que se adivinan no sean insalvables. La empresa, como ente aglutinador de grandes colectivos, tiene que (co)liderar este cambio de paradigma que, en materia de movilidad, tiene que producirse. En Boehringer Ingelheim estamos convencidos de que las empresas tienen que involucrarse en la mejora de la movilidad de su personal, disponga o no de vehículo de compañía, y de la de sus proveedores y clientes, favoreciendo e incentivando modos de transporte más seguros y saludables.



“ Las empresas tienen que involucrarse en la mejora de la movilidad de su personal, disponga o no de vehículo de compañía, y de la de sus proveedores y clientes. ”

En cuanto a la flota de Boehringer Ingelheim, ¿qué medidas se plantean tomar para contribuir a una mejora de medidas medioambientales?

La parte de movilidad que afecta a la flota propia de una empresa es donde se puede intervenir con mayor facilidad. Por un lado, se debe apostar por una flota que reduzca las emisiones contaminantes, apostando por la electrificación y/o hibridación de la flota. Pese a tener costes todavía más altos en materia de adquisición o alquiler, el TCO resulta ya, en muchos casos, ventajoso para los vehículos eléctricos o híbridos. Por otro lado, deben abrirse nuevos de-

bates en el entorno de la flota corporativa relativos a las alternativas que puedan beneficiar al medioambiente y al personal de la compañía.

Otro apartado que en Boehringer Ingelheim entendemos fundamental es trabajar hacia la digitalización de la flota corporativa, implementando equipos telemáticos que posibiliten ahorros de consumo y disminución de emisiones, así como rebajar la siniestralidad del personal.

¿Reciben formación los empleados en materia de movilidad y seguridad?

Para nosotros la formación es una prioridad máxima; llevamos años invirtiendo en cursos presenciales, on-line y de autoformación.

En la formación presencial hemos apostado, a título de ejemplo, por formación en seguridad vial con cursos de conducción segura, conducción en condiciones climatológicas adversas y conducción eco o eficiente. También apostamos por una constante información y actualización de todas aquellas medidas que contribuyan positivamente al incremento de la seguridad de todos nuestros empleados en temas

relacionados con la movilidad in itinere mediante el uso de nuestras plataformas formativas, boletines internos, Intranet y otras acciones o campañas más específicas. Por último, cabe destacar que en la actual situación de pandemia hemos priorizado la formación en la movilidad segura desde el punto de vista sanitario e implementado normas específicas para incrementar la seguridad y minimizar el riesgo de contagio durante los desplazamientos.

¿Han encontrado apoyo y sinergias con la administración pública y otras empresas cercanas a sus centros de trabajo?

A la Administración Pública se le tiene que reconocer que está realizando una apuesta firme (y esperamos que sea continuada) para incentivar mejoras enfocadas a una movilidad más sostenible y saludable.

Boehringer Ingelheim, como se ha comentado anteriormente, ha realizado su PDE bajo la metodología de la ATM que incluye ayudas para las empresas, además de una excelente guía práctica para el desarrollo del plan. Asimismo, cuenta con herramientas útiles para el desarrollo del PDE, descargables a través de su web. También el municipio de Sant Cugat (municipio en el que se encuentra la sede central de nuestra compañía), tiene un Ayuntamiento muy volcado en fomentar cualquier medida enfocada a la movilidad sostenible.

Por otro lado, el IDAE proporciona importantes herramientas y subvenciones económicas a las empresas que, fruto de la elaboración del Plan de Movilidad, deciden implementar medidas que favorezcan medios y formas de moverse más sostenibles.

¿Qué nivel de implicación tienen los empleados con la movilidad sostenible?

¿Valoran positivamente las medidas implantadas en este sentido?

Para Boehringer Ingelheim los empleados son el principal activo y conseguir mejoras en su día a día, favoreciendo su movilidad, es un objetivo clave. Para la elaboración del PDE se lanzó una encuesta a todo el personal para conocer sus hábitos de movilidad y el resultado fue muy satisfactorio: por la alta participación, por la excelente valoración que dieron a la voluntad de la compañía de continuar trabajando en aras de una movilidad sostenible, así como por el alto número de sugerencias que se realizaron. Esto resultó de gran ayuda para aplicar medidas alineadas con las peticiones y necesidades de su personal.

Una regla de oro para una buena gestión de la flota.

Estar atenta a las necesidades de conductor, que está en el centro y es nuestra razón de ser. Proveerle de los instrumentos de movilidad que le ayuden a desarrollar su actividad correctamente, de forma sostenible y con el menor impacto de coste posible. Y también hay que estar atentos a las oportunidades que brindan los mercados para hacer esta gestión ágil y eficiente. ■

Arval Mobility Observatory 2021

En primer lugar, el impacto sobre la movilidad de las flotas españolas de la COVID-19 fue menor que el de la media europea (52% vs. 61%), siendo las grandes corporaciones (58%) más afectadas que las empresas pequeñas (42%).

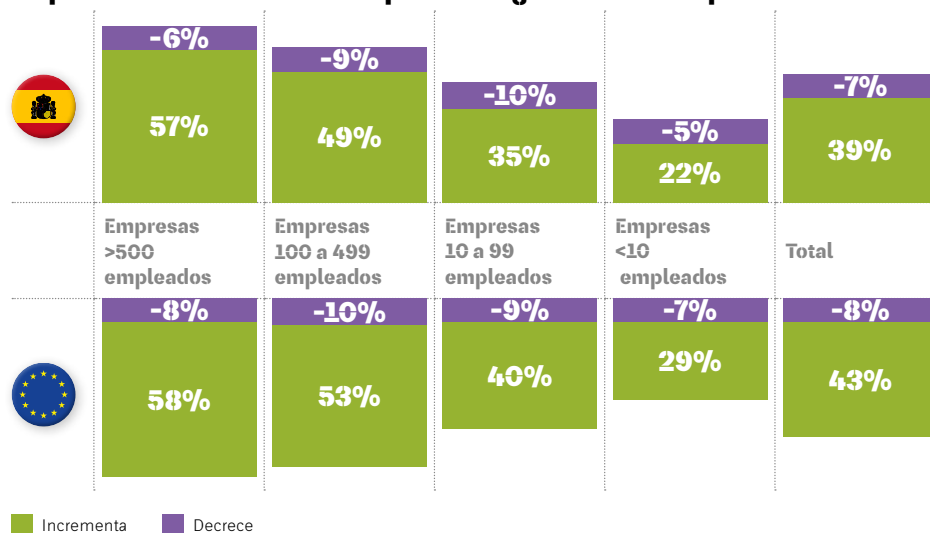
Además, vemos cómo crece el optimismo entre las empresas de nuestro país. El 31% espera incrementar su flota en los próximos 3 años. De hecho, es el crecimiento más alto de los últimos seis barómetros, aunque 4 puntos por debajo de las expectativas medias europeas.

Por otro lado, el renting sigue consolidándose como la fórmula preferida (42%) en España para configurar los parques móviles corporativos, por delante de la compra directa (25%) o el leasing (15%).

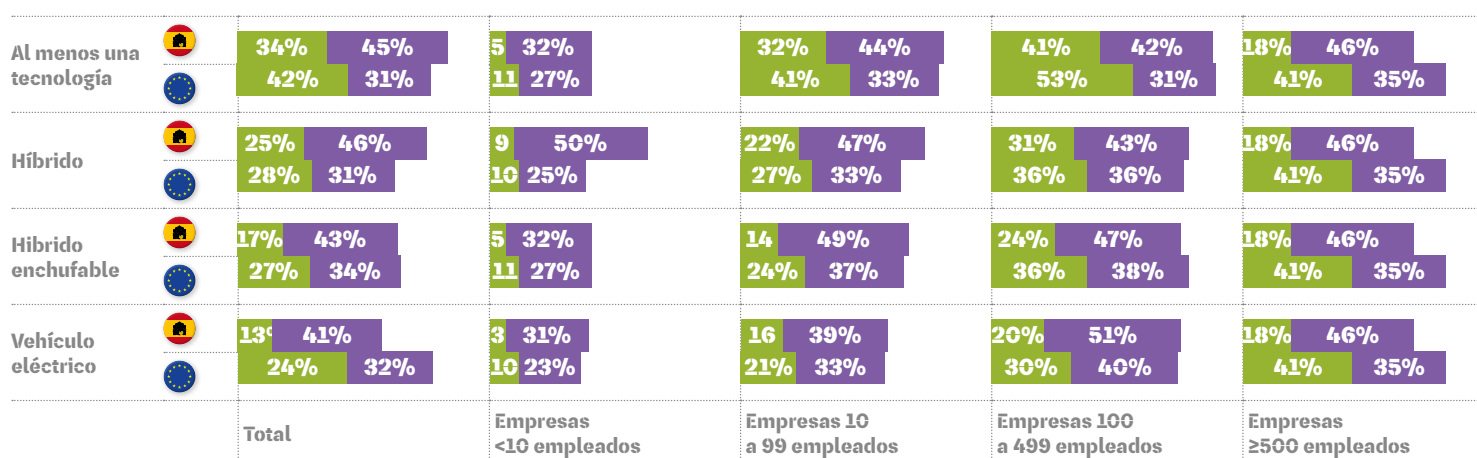
En este sentido hay que destacar el papel del renting flexible, una fórmula perfecta para momentos de incertidumbre. Según el estudio, el 72% de las empresas tiene la intención de adoptarlo. Un porcentaje que crece hasta el 90% en el caso de las grandes empresas.

Siempre es importante analizar las conclusiones del Arval Mobility Observatory. Pero su decimotercera edición todavía genera mayor interés, pues recoge el efecto y las previsiones tras el complicado contexto generado por la pandemia.

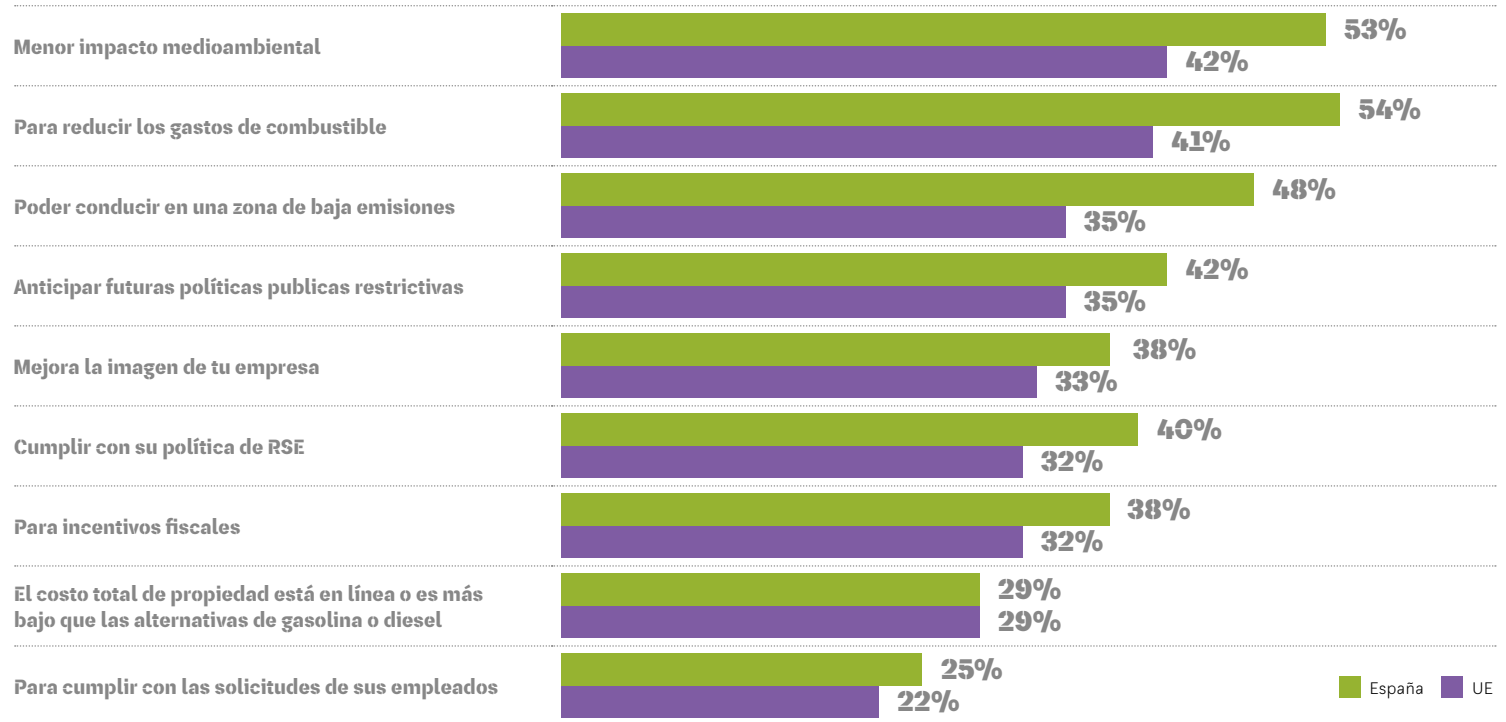
Empresas con intención de adoptar renting flexible en los próximos 3 años



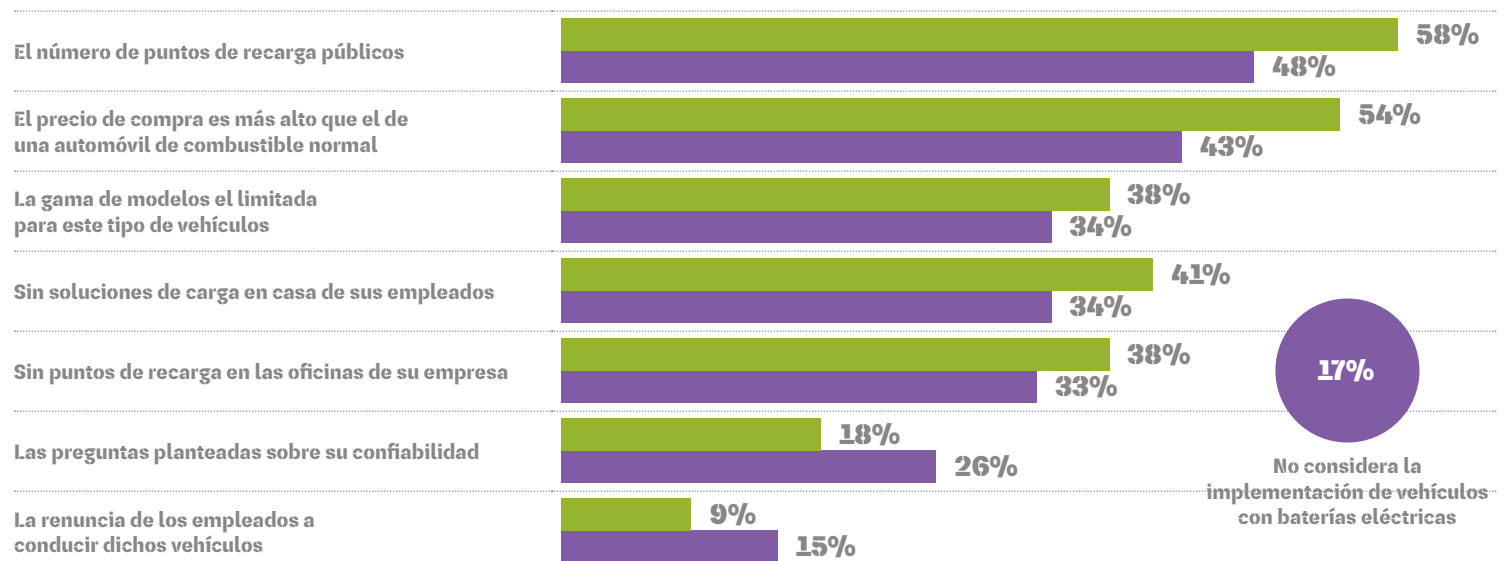
Intención de implementación de electrificación de la flota en los próximos 3 años



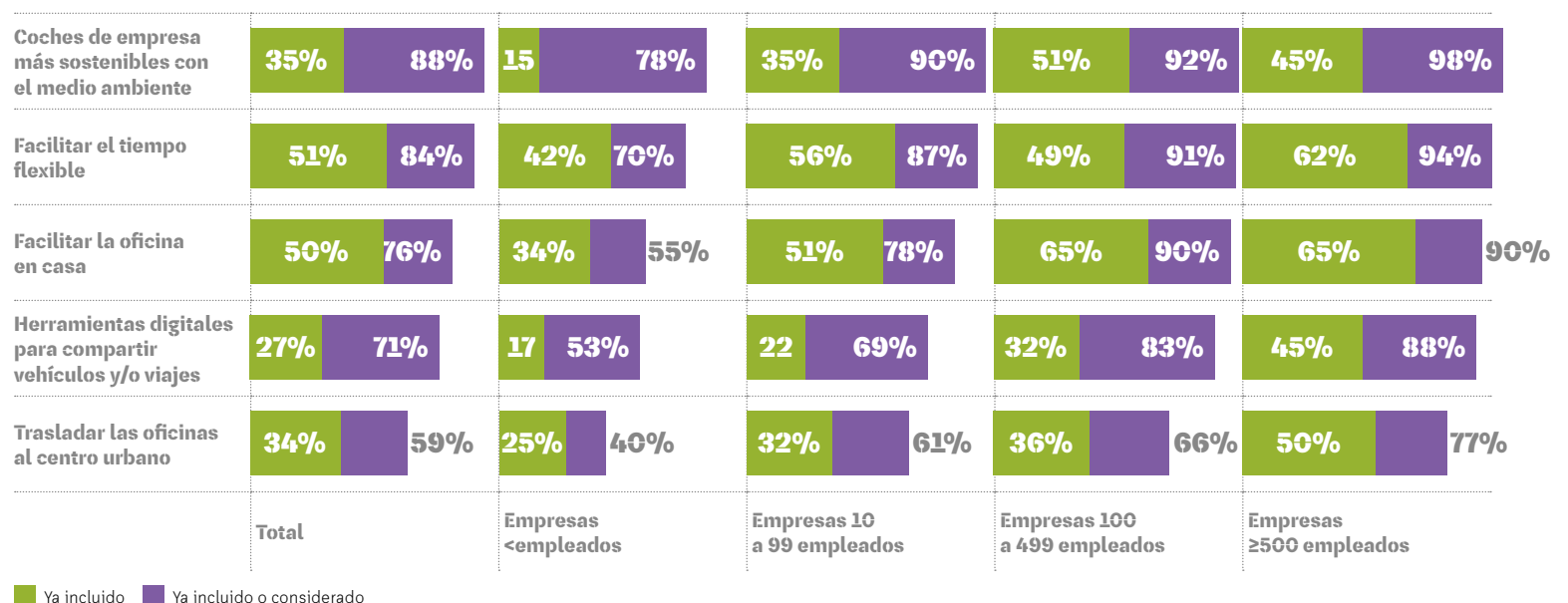
Motivaciones para considerar la electrificación de la flota



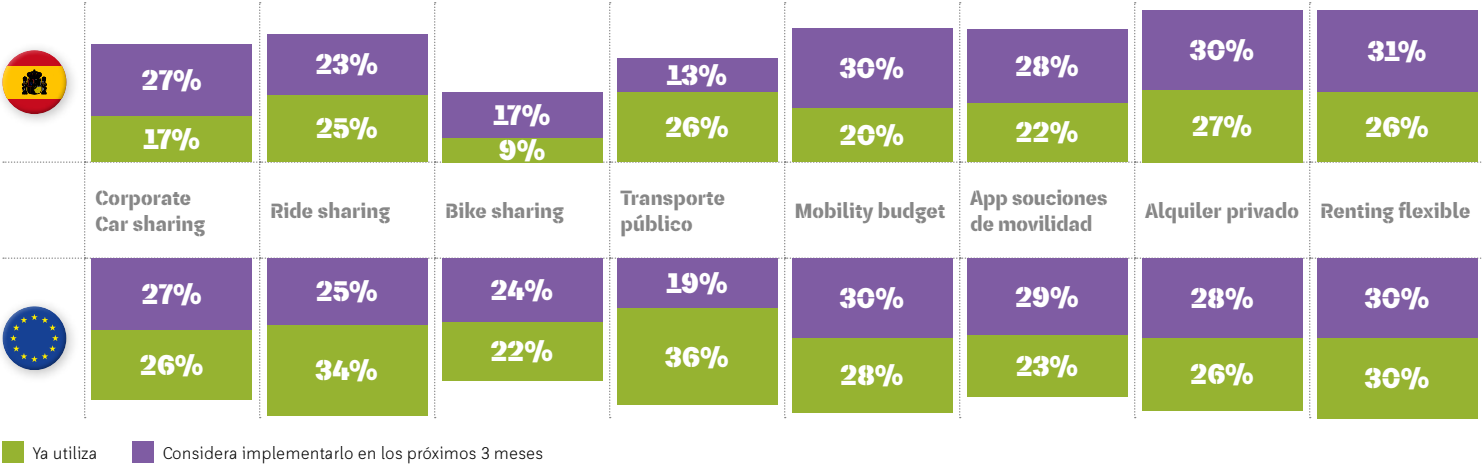
Barreras en la implementación de vehículo enchufable



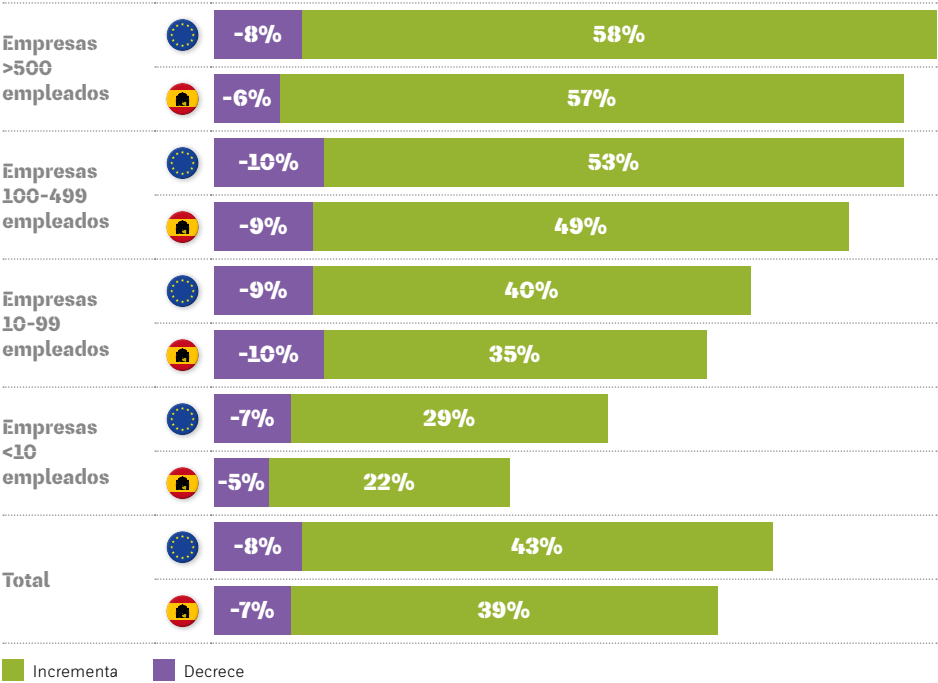
Factores a considerar en un plan de movilidad



Alternativas al coche de empresa consideradas para los próximos 3 años



Evolución del tamaño de la flota en los próximos 3 años



Motorizaciones

La electrificación de las flotas es imparable. Y así lo demuestra una vez más el Arval Mobility Observatory 2021. El 79% de las empresas (92% en las grandes corporaciones) prevé implementar al menos una tecnología (Híbrido, EV o PHEV) en los próximos tres años. El coche híbrido sigue siendo la opción preferida (71%) seguido de los PHEV (60%) y los eléctricos (54%). También destacan como motivaciones el poder acceder a zonas restringidas (48%), anticiparse a futuras normativas (42%), cumplir con las propias políticas de RSC (40%), mejorar la propia imagen (38%) y optar a incentivos fiscales (38%).

El estudio también pregunta por las barreras para una mayor implantación de vehículos enchufables. Y las respuestas siguen siendo las mismas que en anteriores ediciones, destacando la escasez de puntos de recarga públicos (58%), el mayor coste de los vehículos (54%) o la imposibilidad de que los empleados los recarguen en sus domicilios (41%).

Por otro lado, el 42% de las empresas españolas preguntadas afirma contar con

puntos de recarga para sus vehículos enchufables. En este caso, la diferencia entre las pequeñas empresas que tienen puntos de recarga (14%) y las grandes corporaciones (66%) es destacable.

El Arval Mobility Observatory revela que el 67% de las compañías ya han tomado medidas para reducir las emisiones de sus flotas (en 2019 era el 43%). Es más, en el caso de las empresas con más de 100 empleados este porcentaje se eleva hasta el 82%. Actuar sobre las emisiones de CO2 es la principal medida (80%). Todavía queda trabajo por hacer en el caso del Nox (35%) y las partículas (31%).

Coche conectado

Las flotas españolas siguen estando por encima de la media europea en uso de la telemática y coche conectado. Por ejemplo, el 85% de las grandes corporaciones ya utiliza telemática en su parque móvil. En cuanto a los principales motivos de la implantación de esta tecnología, el 55% menciona conocer la localización de la flota y mejorar su seguridad, seguidas por la mejora de la operatividad (54%) y reducir costes (35%).

¿Adiós al coche de empresa?

Las empresas no son impermeables a las nuevas fórmulas de movilidad surgidas en los últimos años. Unas fórmulas que están ganando terreno al coche de empresa tradicional. De hecho, el 82% valora aceptar otras alternativas al coche de empresa en el próximo trienio. Eso sí, de momento son el coche de alquiler (30%) y el renting flexible (31%) las más nombradas cuando se pregunta por las alternativas al coche de empresa que se considerarán en los próximos 3 años. Les siguen el *Mobility Budget* (30%), las Apps de soluciones de movilidad (28%) o el Car Sharing Corporativo (27%). Solo el 13% nombra al transporte público, si bien el 26% ya lo está utilizando en estos momentos.

En este sentido, el coche privado es el principal medio de transporte utilizado por los empleados para acudir al puesto de trabajo (61%). Una opción que ha crecido a causa de la crisis sanitaria por delante del transporte público (16%) y del vehículo compartido (7%) para evitar contagios. La micromovilidad (patinetes, bicicletas...) sigue ganando adeptos. Pero todavía con porcentajes inferiores al 10%.

Planes de movilidad

Según el estudio de Arval, el 59% de las compañías españolas consideran la movilidad de todos sus empleados como un factor estratégico. Un porcentaje que sube por encima del 70% en el caso de medianas y grandes empresas.

No es de extrañar entonces que el 66% afirme contar con planes de movilidad, y el 80% de las mismas ya contaba con ellos antes de la de la pandemia.

Para detectar tendencias de futuro, es interesante analizar los factores más importantes a considerar en los planes de movilidad previstos para los próximos 3 años. Además de configurar flotas más sostenibles (88%), los factores más citados están relacionados con la flexibilidad horaria, el teletrabajo además de contar con herramientas para compartir vehículos o plantearse el traslado de las sedes corporativas al centro de las ciudades. ■

GAMA RENAULT VEHÍCULOS COMERCIALES

tu aliado a medida

Renault PRO+



gama Vehículos Comerciales: consumo mixto WLTP (l/100km) desde 4,7 a 12,6. emisiones WLTP CO₂ (g/km) desde 120 hasta 330.3

*cuotas de renting para autónomos y pymes sin IVA calculadas a 48 meses/60.000 kms. incluye gastos de matriculación, alquiler, mantenimiento, 4 neumáticos, seguro auto a todo riesgo, vehículo de sustitución, impuestos sucesivos, ITV, asistencia en carretera y gestión de multas. las imágenes publicitadas pueden no coincidir con el modelo en promoción.

Renault recomienda 

renault.es

MOVES III

¿Qué ayudas a la compra ofrece el Plan?

La tercera edición del MOVES ha incrementado ligeramente la cuantía de las ayudas a la compra de vehículos eléctricos, tanto para particulares como para autónomos y empresas. Y como ya ocurría en anteriores ediciones, la cuantía de la ayuda varía en función del tamaño de la empresa.

También se repite el factor del achatarramiento, incrementándose la subvención si se da de baja un vehículo de más de 7 años de antigüedad.

Como novedad, hay un incremento del 10% de la ayuda para profesionales del taxi/VTC, solicitantes con discapacidad por movilidad reducida y habitantes de municipios de menos de 5.000 habitantes.

El gobierno ha puesto en marcha una nueva edición del plan de ayudas para impulsar la movilidad eléctrica: el MOVES III. Pero, ¿cuáles son los detalles? ¿Qué ayudas ofrece a las empresas? Te contamos todos los detalles.

Por otro lado, se ha establecido un límite de 50 vehículos electrificados por destinatario final. Es decir, que una empresa podrá renovar su flota con 50 vehículos como máximo con el MOVES III.

¿Qué tipo de vehículos pueden acogerse al MOVES III?

Son objeto de subvención los vehículos híbridos enchufables (PHEV), eléctricos puros (BEV), de autonomía extendida (EREV) así como los de pila de combustible de hidrógeno (FCV, FCHV).

Además, su PVP sin IVA no puede superar los 45.000€ (53.000 para vehículos BEV de 8 o 9 plazas).

Las categorías de vehículo subvencionables por el MOVES III son los turismos (M1), furgonetas (N1), cuadriciclos (L6e y L7e) así como motocicletas y triciclos (L3e, L4e y L5e).

Condiciones para los coches en renting

Como en el anterior MOVES II, las ayudas también son aplicables a vehículos en régimen de renting, siempre que el

Ayudas Plan MOVES III a la compra de vehículos para autónomos, administración pública y particulares*

Motorización	Categoría vehículo	Autonomía modo eléctrico (km)	Límite precio venta vehículo antes de IVA o IGIC (€)	Ayuda (€)	
				Sin achatarramiento	Con achatarramiento
Pila de combustible (FCV, FCHV)	M1	-	45.000€ (53.000€ para BEV de 8 o 9 plazas)	4.500	7.000
PHEV, EREV, BEV		Mayor o igual de 30 o menor de 90		2.500	5.000
		Mayor o igual de 90		4.500	7.000
PHEV, EREV, BEV, Pila de combustible	N1	Mayor o igual de 30	10.000 €	7.000	9.000
	L6e	-		1.400	1.600
	L7e			1.800	2.000
		L3e, L4e, L5e, con P >3 kW		Mayor o igual de 70	1.100

*Incremento 10% en la ayuda para solicitantes con movilidad reducida, uso taxi/VTC y habitantes municipios < 5.000 hab.

Ayudas Plan MOVES III a la compra de vehículos para PYMES y Gran Empresa

Motorización	Categoría vehículo	Autonomía modo eléctrico (km)	Límite precio venta vehículo antes de IVA o IGIC (€)	Ayuda (€)			
				Sin achatarramiento		Con achatarramiento	
				PYME	Gran Empresa	PYME	Gran Empresa
Pila de combustible (FCV, FCHV)	M1	-	45.000€ (53.000€ para BEV de 8 o 9 plazas)	2.900	2.200	4.000	3.000
PHEV, EREV, BEV		Mayor o igual de 30 o menor de 90		1.700	1.600	2.300	2.200
		Mayor o igual de 90		2.900	2.200	4.000	3.000
PHEV, EREV, BEV, Pila de combustible	N1	Mayor o igual de 30	10.000 €	3.600	2.900	5.000	4.000
	L6e	-		800		1.000	
	L7e			1.200		1.500	
		L3e, L4e, L5e, con P >3 kW		Mayor o igual de 70	750	700	950

contrato establezca una duración mínima de dos años.

El contrato deberá establecer que el arrendatario es el destinatario último de la ayuda, debiendo constar en el mismo, también expresamente, que una vez la empresa de «renting» reciba el pago del importe de la misma en esa fecha aplicará el total de dicha ayuda a la reducción de las cuotas de pago o renta del arrendamiento que queden por satisfacer por parte del arrendatario.

Además, en el caso de las operaciones de renting e independientemente de quien tramite la ayuda, el destinatario último de la ayuda firmará un documento de cesión del derecho de cobro a favor de la compañía de renting que formalice la operación.

Ayudas para puntos de recarga

También ha mejorado la subvención para la compra e instalación de infraestructura de recarga. Además, establece la obligatoriedad de que los puntos de recarga de acceso público apoyados por el MOVES III estén continuamente disponibles para el usuario y que sean accesibles de forma directa, sin necesidad de registro previo.

Convivencia entre MOVES II y MOVES III

Existen Comunidades Autónomas que todavía no han agotado los recursos del MOVES II. Por ello, el MOVES II seguirá vigente en estas CCAA hasta transcurrido

Ayudas puntos de recarga

Destinatarios	Ayuda (% coste subvencionable)	
	Localización general	Municipios < 5.000 hab.
Autónomos, particulares, Comunidades de propietarios y administración pública	70%	80%
Empresas, recarga de acceso público y Potencia igual o superior 50kW	35% Gran Empresa	40% Gran Empresa
	45% Mediana Empresa	50% Mediana Empresa
	55% Pequeña Empresa	60% Pequeña Empresa
Empresas, recarga de acceso privado o público de potencia inferior 50kW	30%	40%

un año desde la fecha de publicación del extracto de las convocatorias en los diarios oficiales de dichas CCAA. Los usuarios podrán decidir a qué línea acogerse durante el tiempo en que ambas líneas coexistan. Si la fecha de compra es anterior al 9 de abril (fecha del lanzamiento del nuevo plan de subvenciones a la compra), la ayuda siempre corresponderá al MOVES II.

¿Cuándo pueden solicitarse las ayudas del MOVES III?

Para particulares, autónomos y administración pública, las convocatorias de las ayudas se abrieron el 9 de abril, por lo que la adquisición del vehículo deberá haberse realizado con posterioridad a esa fecha.

Las empresas tendrán que esperar. Concretamente hasta que cada CCAA abra su propia convocatoria de MOVES III. A día de hoy, todavía ninguna CCAA había activado el MOVES III aunque es previsible que lo hagan de forma inmediata.

Mientras tanto, sigue en vigor el MOVES II, al que sí pueden seguir acogiéndose (siempre que haya fondos).

Objetivos del MOVES III

La nueva línea de ayudas tendrá continuidad hasta 2023 y cuenta inicialmente con 400M€, ampliables a 800M€. De esta forma, el Gobierno cuadriplica la dotación del MOVES II. El objetivo es alcanzar de 100.000 puntos de recarga y 250.000 vehículos eléctricos para 2023. ■

optimum: automotive

la respuesta a los nuevos desafíos de los gestores de flotas



- auditoría y asesoramiento
- aplicación de las herramientas
- acompañamiento en la gestión de la plataforma

www.optimum-automotive.com

931 98 11 00

Daniel Rodríguez Bodas

Head of Corporate Sales Mercedes-Benz Cars

Head of smart

"Mercedes-Benz se ha convertido en una marca que representa los valores que buscan hoy en día la mayoría de las empresas"



Llegó a su actual posición justo antes del inicio de la pandemia, ¡vaya año para empezar!

¡Efectivamente! El 1 de enero de 2020 asumí la responsabilidad del departamento de ventas corporativas en Mercedes-Benz España tras haber liderado al equipo de VO de la compañía. No dudé ni un momento en afrontar este apasionante reto, principalmente porque nuestra marca vive un gran momento de forma, y junto con el lanzamiento de nuevos productos claramente orientados a satisfacer las principales necesidades de cualquier tipo de empresa, podríamos atacar un canal que claramente tenía un gran potencial.

“ Conducir a diario un Mercedes-Benz como Company Car genera una motivación adicional que estrecha el vínculo entre empleado y empresa. ”

En los primeros meses del año trabajamos para redefinir nuestra estrategia, pero en muy poco tiempo llegó la tormenta perfecta en forma de pandemia obligando a parar el mundo por completo. Durante las primeras semanas toda la sociedad vivía un momento de completa incertidumbre, pero desde el primer momento trabajamos para entender, proteger y apoyar a nuestros clientes, empleados y concesionarios en esos difíciles momentos. Junto con nuestra Red de Concesionarios trabajamos como siempre de la mano, elaborando un plan para hacer frente a una situación insólita. Unidos tratamos de buscar la luz bajo la tormenta y creo firmemente que conseguimos salir fortalecidos en todos los aspectos de una crisis mundial sin precedentes.

Daniel Rodríguez Bodas llegó a su actual cargo dos meses antes del inicio de la pandemia. Un momento difícil para iniciar cualquier etapa. Pero hemos preferido hablar con él de futuro y de los planes de Mercedes-Benz para el cliente corporativo.

“ El segundo semestre seguirá teniendo retos, pero esperamos que se mantenga el optimismo y que se consolide la recuperación del mercado en general tras la pandemia. ”

¿Cuáles fueron y están siendo las consecuencias de la pandemia para su departamento?

La pandemia cambió la forma de relacionarnos al mismo tiempo que aceleró la transición hacia un mundo eminentemente más digital, lo que obligó también a adaptar o modificar la estrategia de cualquier empresa para poder continuar con sus planes o incluso subsistir.

El mundo tal y como lo conocíamos ya nunca volverá a ser igual. Y ahí es donde es fundamental poder adaptarse a las nuevas necesidades de las empresas. No se trata exclusivamente de aplazar renovaciones o entregas, algo que evidentemente ha ocurrido en algunos casos. Durante todo este tiempo hemos tratado de escuchar en primer lugar a nuestros clientes, entender sus problemas y proponer soluciones de movilidad individualizadas acordes a sus necesidades, ya que nuestro compromiso es fortalecer nuestra relación para ayudar a nuestros clientes a buscar la excelencia y el éxito en su día a día.

¿Qué expectativas tienen para este año en el sector flotas? ¿Cómo ha sido el primer semestre y qué esperan del segundo?

Creemos que el canal de venta a empresas en general se comportará mejor que el resto de canales. Adicionalmente, las empresas están trabajando para electrificar sus flotas. Y gracias a que actualmente contamos con la mayor oferta de vehículos electrificados del mercado (híbridos enchufables y eléctricos) estamos consiguiendo consolidar nuestro crecimiento y aprovechar las oportunidades que nos brinda actualmente el mercado. El segundo semestre seguirá teniendo retos, pero esperamos que se mantenga el optimismo y que se consolide la recuperación del mercado en general tras la pandemia.



¿Cómo está configurada la cartera de clientes empresa de Mercedes-Benz?

Las grandes flotas cada vez tienen un mayor peso dentro de nuestras ventas, pero para nosotros todos los clientes son igual de importantes. No importa si eres autónomo, una empresa pequeña o mediana, o una gran empresa. Porque la filosofía de Mercedes-Benz Empresas pasa por escuchar las necesidades de nuestros clientes corporativos para entender mejor sus preocupaciones. Cada tipo de cliente tiene necesidades bien diferenciadas y tratamos de ofrecer soluciones y servicios de movilidad a medida para que solo tengan que preocuparse de encontrar el éxito en su día a día.

¿Cuáles son los tres modelos más vendidos a empresas?

Tenemos una gama de producto totalmente renovada, lo que nos hace estar muy bien posicionados en todos los segmentos de cualquier parrilla. Como se puede ver en nuestras matriculaciones, el Clase A, el GLA y el GLC son los que representan un mayor volumen para nosotros dentro del canal a empresas, donde además gozan cada vez de mayor

PRÓXIMOS LANZAMIENTOS

La marca de la estrella acaba de poner en el mercado el EQA, su primer SUV Compacto 100% eléctrico, con el que esperan tener muy buena acogida entre clientes corporativos.

También es inminente la llegada del nuevo Clase C, el modelo más exitoso de la historia de la marca y “estamos convencidos que esta nueva generación hará resurgir el segmento de las berlinas”, afirma Rodríguez.

A finales de año llegará el nuevo EQS, “llamado a revolucionar el mundo de los vehículos eléctricos”, con versiones de hasta 760 CV y autonomías de 770km. Le bastarán 15 minutos de carga para poder recorrer 300km. En palabras de Rodríguez Bodas “consideramos que será el primer vehículo eléctrico de lujo. Como ejemplo, este nuevo modelo contará con una pantalla interior de 55” denominada “Hyperscreen” que recorre la totalidad del salpicadero, o el cierre autónomo de las puertas.” ■

relevancia las versiones híbridas enchufables. Hay otros modelos como los nuevos GLB o GLE que tienen un comportamiento tremendamente positivo y cuyo ritmo de ventas está cumpliendo todas nuestras expectativas.

Mercedes-Benz mantiene su aura de gran marca Premium pero se ha acercado a nuevos conductores, ¿ha dejado de ser Mercedes-Benz un coche de flotas exclusivamente para directivos en la mente de los gestores de flotas?

Mercedes-Benz ha cambiado mucho durante los últimos años gracias especialmente al lanzamiento de vehículos más juveniles, atractivos y dinámicos. Ello ha permitido abrir nuestra marca para ser una de las principales alternativas de compra para cualquier tipo de cliente o empresa.

No sólo somos una marca Premium, sino que nuestro ADN nos lleva a fabricar los vehículos más deseados del mercado; tanto por el diseño como por la tecnología sin precedentes que equipan todos nuestros vehículos y que crean un vínculo estrecho y único entre el conductor y el coche.

Por decirlo de alguna manera, Mercedes-Benz ha dejado de ser percibida como una marca ostentosa, para convertirse en una marca líder, moderna, pionera y tecnológica que representa los valores que buscan hoy en día muchas empresas.

Cada vez estamos más presentes en las grandes flotas de nuestro país. No sólo en los niveles de dirección, sino en todos los niveles de cada parrilla, ya que nuestra amplia gama de produc-



to nos permite ofrecer a nuestros clientes el vehículo ideal para cada usuario. Al mismo tiempo, el tener la posibilidad de conducir a diario un Mercedes-Benz como Company Car, genera una motivación adicional que estrecha el vínculo entre empleado y empresa, lo que redundará positivamente en la productividad y consecuentemente en los resultados.

Actualmente disponen de una buena oferta de modelos electrificados, ¿cómo están respondiendo las empresas a esta oferta?

Mercedes-Benz apuesta con contundencia por la electrificación. Tenemos el objetivo de convertirnos en un fabricante de emisiones de CO₂ neutrales para el año 2039. Dentro de esta hoja de ruta hemos lanzado la mayor oferta de vehículos híbridos enchufables del mercado y con gran autonomía eléctrica. Creemos que esta tecnología aporta tranquilidad a los usuarios y ofrece lo mejor de los 2 mundos: puedes conducir a diario un vehículo puramente eléctrico con la ventaja de tener una etiqueta CERO; y tener un motor de combustión para largos desplazamientos. Adicionalmente, somos el único fabricante que dispone de esta tecnología en combinación con motores diésel y gasolina.

Lo mismo ocurre con los vehículos puramente eléctricos. A través de nuestra marca EQ estamos lanzando vehículos eléctricos para todos los públicos. Buena prueba de ello son los nuevos EQC, EQA, EQB o el nuevo EQS que llegará al mercado a finales de año. Estos nuevos modelos

permitirán popularizar de manera ágil esta tecnología dentro del mercado en general.

¿Ha aumentado el interés este año por PHEV y BEV, especialmente tras el anuncio del nuevo Plan MOVES?

Aunque tomar la decisión de electrificar una flota no es una decisión sencilla para las empresas, nosotros trabajamos para acompañar y asesorar a los clientes con la experiencia de la marca que ha dominado la era híbrida de la Fórmula 1 en este importante proceso.

La demanda de este tipo de vehículos ha crecido exponencialmente y Mercedes-Benz ha sido la marca líder en el mercado español en venta de vehículos electrificados (Híbridos enchufables PHEV + eléctricos puros BEV) en el año 2020, siendo el Clase A 250e el modelo híbrido enchufable más vendido del mercado.

Respecto al Plan MOVES, cualquier tipo de subvención que incentive la adquisición de vehículos eléctricos es bienvenida y necesaria. Aunque para conseguir el efecto deseado sería fundamental unificar la comunicación entre las distintas autonomías, ya que en ediciones previas ocurría que mientras en algunas comunidades no se había comunicado el plan de ayudas, en otras ya no había fondos disponibles. Al mismo tiempo, echamos de menos una mayor orientación al cliente corporativo para facilitar la adquisición de vehículos electrificados especialmente en medianas y grandes flotas, así como una mayor

“ En el plan MOVES echamos de menos una mayor orientación al cliente corporativo para facilitar la adquisición de vehículos electrificados. ”

sencillez a la hora de aplicar el plan de ayudas en productos financieros como el renting.

¿Crees que los gestores de flotas han perdido el miedo a apostar por vehículos enchufables?

Las empresas tienen cada vez más en cuenta la vertiente ecológica a la hora de componer sus flotas. Conseguir un mundo más limpio es responsabilidad de todos y forma parte de la responsabilidad social corporativa de la mayor parte de empresas de nuestro país.

Los gestores de flotas son los responsables de implementar esta estrategia y eso hace recaer sobre sus hombros una gran responsabilidad. Apostar por electrificar una flota es una decisión correcta, pero muchas veces requiere adentrarse en un terreno desconocido que puede generar ciertas incertidumbres.

Los vehículos híbridos enchufables suponen actualmente la alternativa más realista para aquellos usuarios que hacen un uso del vehículo tradicional. Se evita el estrés que puede generar no tener un motor de combustión interna y es también una transi-

ción lógica hacia una electrificación completa que llegará en los próximos años, una vez que la infraestructura de carga sea claramente superior.

Nuestro objetivo es ayudar a las empresas en el proceso de electrificación, apoyándoles no sólo con los productos, sino también con servicios: soluciones de carga específicas para las necesidades de cada cliente; o incluso aplicaciones de Carsharing específicas para cada empresa, donde en base a sus necesidades podemos desarrollar su propia aplicación de movilidad interna, reduciendo en importantes ahorros en otras necesidades puntuales de movilidad.

Parece que el panorama automovilístico europeo camina hacia la prohibición de los motores de combustión interna, ¿cuál es la postura estratégica de la marca respecto al futuro desarrollo de motorizaciones alimentadas por derivados del petróleo?

Creemos firmemente en la movilidad libre de emisiones y por ello hemos adquirido el compromiso de reducir nuestra huella de carbono paulatinamente. Hasta entonces, nuestra ofensiva de vehículos electrificados seguirá en constante crecimiento.

Al mismo tiempo, creemos que la electrificación no será el único cambio que vivirá la industria de la automoción. La orientación del cliente hacia nuevos métodos de compra junto a una demanda creciente del vehículo compartido, así como la llegada del coche autónomo revolucionarán el futuro del automóvil. En este sentido, Mercedes-Benz está preparada para afrontar estos apasionantes retos, ya que queremos seguir liderando el futuro de la movilidad.

La crisis de los semiconductores ha comportado retrasos en la producción de algunas marcas, ¿está teniendo Mercedes-Benz alguna incidencia relacionada con esta crisis?

La crisis mundial de semiconductores no es algo que esté afectando exclusivamente a la industria de la automoción y se ha convertido en un fenómeno que ralentizará de alguna manera la recuperación tras la pandemia. La escasez de este tipo de dispositivos está afectando en mayor o menor medida a todos los fabricantes. ■

Mercedes-Benz EQA: Movilidad eléctrica de acceso

La firma de la estrella de tres puntas continúa dando pasos hacia delante en su transición hacia la electrificación a través de la familia de modelos EQ, 100% libres de emisiones. El nuevo EQA, con hasta 424 km de autonomía y desde 49.900 euros, se sitúa como primer paso en el escalafón MB.

Primero fue el EQC, un SUV premium de tamaño medio, luego el EQV, un monovolumen eléctrico como vehículo shuttle VIP, después llegó el EQB, otro SUV pero más familiar y versátil, y ahora llega el EQA, una variante de dimensiones aún más compactas y carácter urbano que se sitúa como el modelo de acceso y entrada al universo de la movilidad eléctrica de Mercedes-Benz.

Las opciones 100% electrificadas de la firma alemana seguirán creciendo bajo el paraguas EQ –el próximo en llegar será la gran berlina de lujo sin emisiones EQS– ya que el objetivo de la marca a corto plazo es contar con al menos una alternativa totalmente eléctrica en cada segmento y categoría. La meta final es lograr, en el año 2030, un 50% de cuota de vehículos libres de emisiones en su gama para, una década después, en 2040, ser una marca 100% libre de emisiones.

Rendimiento sostenible

Equivalente al GLA por dimensiones y concepto, el EQA también posee formato SUV aunque con unas connotaciones mucho menos camperas en su estilo y un maletero algo inferior: 340 litros por los 435 del primero. Y a diferencia de otros fabricantes, el gigante de Stuttgart no se contenta con ofrecer una única variante sino que en este caso propone hasta tres versiones del EQA. El 250 es el "básico" y equipa un motor de 140 kW (190 CV) en el eje delantero. Monta una batería de iones de litio con capacidad útil de 66,5 kWh y anuncia un consumo en ciclo mixto de 17,9 kWh/100 km por lo que su autonomía WLTP se sitúa entre 399 y 424 km.

En un rango intermedio está el 300 4MATIC, que desarrolla una potencia de 168 kW (228 CV) con un par motor de 390 Nm y consume entre 17,6 y 18,5 kWh. Esta versión goza de una aceleración 0-100 km/h en 7,7 segundos y alcanza una autonomía combinada en ciclo WLTP que oscila entre 409 y 430 km aunque en ciudad estas cifras pueden extenderse algo más: entre 494 y 513 km. Finalmente, como tope de gama, está el 350 4MATIC, capaz de ren-

dir 215 kW (292 CV) y un par 520 Nm. En este caso, la aceleración 0-100 es de 6 segundos y homologa idénticos registros de consumo y autonomía.

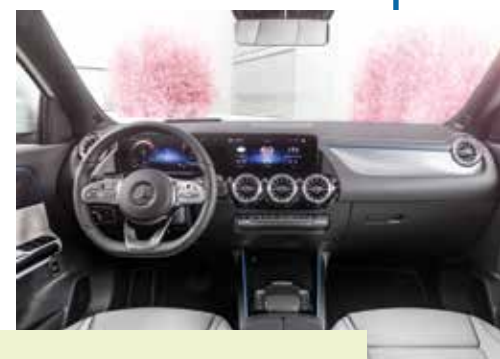
“Equivalente al GLA por dimensiones y concepto, el EQA también posee formato SUV aunque con connotaciones menos camperas en su estilo y un maletero algo inferior: 340 litros”

La marca anuncia un tiempo de recarga para el EQA conectado en un cargador wallbox de hasta 22 kW de 5 h y 45 minutos o hasta el 80% en 30 minutos en una estación rápida. Facilita para ello,

a través de Mercedes me Charge, acceso a la mayor red de carga en todo el mundo, con más de 450.000 puntos (2.000 de ellos en España) con corriente alterna y corriente continua en más de 30 países. Basta registrarse para beneficiarse de un acceso unificado y una función integrada de pago.

CONCLUSIONES

La variedad de versiones del EQA, junto con el resto de modelos EQ de Mercedes y su extensa infraestructura, abre nuevas posibilidades a un amplio rango de perfiles de conductores que desean acceder a la movilidad eléctrica siendo fieles al sello de calidad y fiabilidad de la firma alemana. ■



Mercedes-Benz EQA 250

Precio:	49.900 euros
Potencia:	190 CV
Consumo:	17,9 kWh/100 km
Emisiones CO ₂ :	0 g/km
Long. / Anch. / Altura:	4.463 / 1.624 / 1.837 mm
Imp. Matriculación:	Exento
Etiqueta DGT:	0 emisiones
Garantía:	24 meses sin límite de km

El Congreso de los Diputados licita una flota más limpia



El futuro parque móvil del Congreso de los Diputados reducirá su impacto ambiental y mejorará la eficiencia energética. Para ello ha puesto en marcha un procedimiento abierto para la adjudicación de 22 vehículos con destino a la Cámara baja.

La licitación prevé tres lotes: 17 berlinas de motorización híbrida eléctrica enchufable, 3 berlinas de motorización eléctrica y 2 vehículos de gran capacidad, con motorización de combustión, híbrida o híbrida eléctrica enchufable.

El contrato tiene una duración de 48 meses, prorrogable a 1 año más, con un importe máximo de 1.473.290,65 euros, sin IVA, para los cinco años.

Todos los vehículos se contratarán mediante un renting que debe incluir el mantenimiento, el seguro, vehículos de sustitución y 13 puntos de recarga.

Con la renovación de la flota, el parque móvil del Congreso de los Diputados pasará de 25 unidades (todas ellas híbridas) a 22. Ya en 2013 se redujo en 10 unidades el número de vehículos de la flota de la cámara. ■

La Guardia Urbana de Barcelona apuesta por las motos eléctricas BMW



El parque móvil de la Guardia Urbana de Barcelona acaba de incorporar 30 nuevas unidades del BMW C Evolution Long Range, el maxi scooter 100% eléctrico de la marca alemana.

Este cuerpo de seguridad añade a su flota estas motos en régimen de renting a través de Alphabet, la compañía de renting del Grupo BMW.

De esta forma, durante los próximos 5 años esta flota contará con mantenimiento (realizado en la red oficial de talleres BMW Motorrad),

servicio de reparaciones, incluyendo daños por golpes o accidentes, seguro obligatorio y sustitución de neumáticos ilimitado según desgaste, entre otros.

La Guardia Urbana de Barcelona se convirtió en 2015 en el primer organismo oficial en recibir una flota de 30 scooter 100% eléctricos BMW C Evolution en todo el mundo.

Otros cuerpos de Policía han seguido sus pasos, tales como Hospitalet de Llobregat, Gijón o San Sebastián. ■

Alfa Romeo, nuevamente elegida por la Guardia Civil



La Dirección General de la Guardia Civil ha añadido a su parque móvil de vehículos patrulla nuevas unidades del Alfa Romeo Stelvio. En concreto se incorporan 62 unidades del Alfa Romeo Stelvio en su versión 2.0 Gasolina 200CV Q4 con transmisión automática de 8 velocidades y que cumple la normativa de emisiones Euro 6 D Final.

La elección de Alfa Romeo se produce tras la convocatoria de un concurso público, donde el modelo italiano ha sido el vehículo seleccionado en base a la puntuación final obteni-

da, atendiendo a criterios económicos y técnicos.

Uno de los motivos de la elección ha sido la tracción integral Q4, lo que permite a este cuerpo de seguridad seguir prestando el servicio patrulla bajo condiciones invernales.

No es la primera vez que la Guardia Civil elige la marca del Quadrifoglio, pues hace años que su parque móvil ya cuenta con otras unidades del Stelvio así como de la berlina Giulia, especialmente en la flota de la Agrupación de Tráfico del cuerpo. ■

ŠKODA entrega 10 unidades del SUPERB híbrido enchufable al Ayuntamiento de Madrid



La marca checa ha entregado al Ayuntamiento de Madrid 10 unidades del Skoda Superb iV, la versión PHEV del buque insignia de la marca.

Las nuevas unidades que se integran en el parque móvil de la capital española se utilizarán como coche de representación del Consistorio madrileño. La llegada de ŠKODA a la flota del ayuntamiento se produce tras la li-

citación y adjudicación a Alphabet de un contrato de renting. En concreto, el modelo elegido ha sido el ŠKODA SUPERB iV en carrocería berlina, color plata y acabado Style.

Al ser un vehículo híbrido enchufable puede recorrer en modo eléctrico hasta 62 kilómetros, permitiéndole circular por zonas de bajas emisiones sin problemas. ■

Flota de híbridos Toyota para Coca-Cola



Los híbridos de Toyota acaban de integrarse en la nueva flota comercial de Coca-Cola European Partners Iberia (CCEP).

En concreto, Toyota España ha hecho entrega de 115 Corolla Electric Hybrid, en su variante de carrocería de cinco puertas y acabado Active Tech. Todos ellos se han vinilado en el color corporativo de Coca-Cola e incluyen el lema '¿Buscas un bar? Sígueme', que forma parte de su compromiso histórico de apoyo a la hostelería española.

Esta acción de CCEP forma parte de

su compromiso de acelerar la descarbonización de su negocio a través de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Según Aitor Arteaga, VP Ventas España de Coca-Cola European Partners Iberia, "con la renovación de parte de nuestra flota comercial con vehículos híbridos damos un paso más para la consecución de nuestro objetivo de descarbonizar nuestras actividades para asegurarnos que en 2040 nos convertimos en una empresa Cero Emisiones". ■

Peugeot se hace cargo de la flota de la Guardia di Finanza italiana



La Guardia di Finanza italiana también apuesta por la movilidad cero emisiones. Así lo confirma el acuerdo firmado con Peugeot, quien deberá entregar 30 unidades del e-208.

Los nuevos modelos 100% eléctricos se utilizarán por este cuerpo policial en operaciones donde la agilidad y la reactividad jueguen un papel fundamental cada día.

Todas las unidades, en régimen de leasing, están pintadas con los colores

gris y amarillo oficiales de la Guardia di Finanza, equipan puente de luces y sonido así como un área de almacenamiento en el habitáculo que alberga una tablet para comunicarse con el centro de operaciones.

La Guardia di Finanza es un cuerpo de seguridad del estado italiano que lucha contra la evasión fiscal, el blanqueo de capitales y defiende la seguridad sanitaria, entre otros cometidos. ■

Trabajando en la digitalización



Nos esforzamos diariamente para que la relación con nosotros sea más fácil y accesible.

En ALD Automotive damos prioridad a nuestros clientes, por eso intentamos que nuestra comunicación sea más fluida, rápida y sencilla.

Ready to move you

aldautomotive.es



ALD
Automotive

Flota eléctrica Nissan para Bimbo



El parque móvil de Bimbo acaba de incorporar 11 unidades de la furgoneta eléctrica Nissan e-NV200. Las nuevas unidades sustituyen a otras con motor diésel que hasta ahora formaban parte de la flota destinada a los supervisores de ventas.

La apuesta por estos vehículos de cero emisiones se enmarca dentro de la iniciativa que Grupo Bimbo está llevando a cabo a nivel global y que da respuesta a su "Compromiso con el Planeta". La compañía tiene como

objetivo haber sustituido en 2025 todos los vehículos de los supervisores de ventas por vehículos que utilicen energías alternativas con bajas o nulas emisiones de CO₂.

Las 11 furgonetas se destinarán a distintas delegaciones de ventas ubicadas en España Peninsular, entre ellas, Gavá (Barcelona), Asturias y Alicante. Las furgonetas adquiridas por Bimbo, con batería de 40kWh, cuentan con una autonomía de 275 km con una sola carga. ■

Las grandes corporaciones apoyan el fin de los coches de combustión en 2035



Iberdrola, Coca Cola, Enel X, IKEA o Volvo son algunas de las 27 empresas que han realizado un llamamiento conjunto para que la UE prohíba en 2035 la venta de vehículos con motor de combustión. Estas corporaciones apoyan así los nuevos objetivos dentro del paquete legislativo de la Comisión Europea "Fit for 55" (Objetivo 55), que pretende encaminar a la UE a reducir las emisiones globales en al menos un 55% para 2030 y alcanzar cero emisiones netas en 2050.

Este llamamiento conjunto, bajo la denominación ICE PHASE OUT, consi-

dera que el hecho de establecer una fecha enviará una "clara señal de inversión a los fabricantes de automóviles, las cadenas de suministro y los proveedores de infraestructuras y permitirá a todas las empresas descarbonizar sus flotas de vehículos."

Además, las empresas impulsoras de este llamamiento destacan igualmente que establecer un objetivo de CO₂ de 0 g/km para los fabricantes en 2035 "consagrará la eliminación progresiva de los coches de gasolina y diésel, incluyendo los híbridos, a nivel legislativo." ■

El Ejército del Aire adjudica a Northgate un lote de vehículos



Northgate sigue ampliando su presencia en los parques móviles de las administraciones públicas españolas. Así lo confirma el hecho que la compañía de renting flexible ha resultado adjudicataria del lote tres del concurso público hecho por el Ejército del Aire.

Tras esta adjudicación, Northgate entregará a este cuerpo un total de 59 furgones de 9 plazas. Estas unidades estarán disponibles para que

los diferentes Organismos del Ejército del Aire (EA) puedan realizar, de forma adecuada y segura, el transporte de personal y los servicios generales que precisan para llevar a cabo sus actividades diarias.

Con la firma de este contrato, el Ejército del Aire reitera su confianza en Northgate, que incrementa de manera sustancial la flota que tiene a actualmente disposición del organismo. ■

Áltima electrificará toda su flota en tres años



La compañía catalana de servicios funerarios Áltima tendrá una flota totalmente eléctrica dentro de tres años. De esta forma, todo el parque móvil de la compañía será cero emisiones: 36 vehículos fúnebres, 10 ambulancias de recogida, 3 para servicios dentro de los cementerios y 21 vehículos para comerciales.

Así lo ha anunciado Áltima tras incorporar los primeros 10 vehículos 100% eléctricos de la primera fase de la renovación y que ya están prestando servicio en la provincia de Barcelona. Los dos modelos de vehículos fúnebres adquiridos por Áltima son el Lumen y el Atys. Por un lado, el proyecto Lumen se ha realizado en colaboración con Bergadana, a partir del modelo Nissan Leaf E+ con auto-

mía de 385 kilómetros. Por otro lado, el Atys eléctrico es un vehículo fúnebre de doble capacidad, desarrollado a partir de la nueva generación de la eVito 129 Tourer Pro de Mercedes-Benz. Cuenta con una autonomía de 421 kilómetros.

También se ha iniciado la renovación de las ambulancias de recogida-basadas también en el modelo eVito 129 Tourer Pro-, los vehículos para traslado dentro de los cementerios -sobre el modelo e-Kangoo- y de los coches para el personal del área Comercial (Renault Zoe).

Para alimentar las baterías de todos estos vehículos, Áltima instalará 70 puntos de recarga en toda la red de centros de la compañía, alimentados con fuentes renovables. ■

ESPECIAL

Vehículos de Dirección



Sumario

Gestión de vehículos de dirección en el entorno postpandemia	25
BMW iX3	28
Ford Mustang Mach-e	30
CUPRA Formentor e-HYBRID	31
Volkswagen ID.4	32
DS9 E-Tense	33
Audi e-tron GT	34



NUEVO 3008 HYBRID4

Time to change

Hasta 59 km de autonomía Full Electric - Nuevo Peugeot i-Cockpit® - Modo 4x4

PEUGEOT RECOMIENDA **TOTAL** PSA FINANCE Atención al cliente: 91 347 22 41

Nuevo 3008 Hybrid4: Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 1,2 a 1,3 en ciclo combinado - Emisiones de CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 29 a 31 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones de CO₂ (g/km) 34. Más información en la sección WLTP de la página web de [peugeot.es](https://wltip.peugeot.es) (<https://wltip.peugeot.es>).

Gestión de vehículos de dirección en el entorno postpandemia

Los departamentos de RRHH tienen por delante uno de los periodos más complejos de los últimos tiempos. Todavía está por ver qué cambios dejará la pandemia en el capítulo de la organización empresarial, las remuneraciones y los beneficios sociales a empleados.

La generalización del teletrabajo supondrá grandes cambios en todos los departamentos de las corporaciones. Y por extensión, en la gestión de flotas, la configuración del parque de vehículos y la movilidad corporativa en general. En este sentido, los "staff" directivos pueden ver afectada una de las compensaciones más habituales: el vehículo de empresa.

A continuación, planteamos algunas derivadas y escenarios que pueden empezar a llegar a la mesa del gestor de flotas y de movilidad.

Las consecuencias del teletrabajo en las flotas de dirección

¿Necesito un coche de empresa? El teletrabajo se ha incorporado y consolidado en las estructuras laborales, especialmente en las corporaciones de mayor tamaño. En los próximos meses seguramente se rebajará el número de días de "homeoffice", pero serán muchos los días de la semana en los que se seguirá trabajando desde casa.

Ante este escenario es posible que algunos empleados se planteen la utilidad de tener un vehículo de empresa. Eso sí, a cambio de su equivalente en especie o de otros beneficios sociales. En el caso de aquellas compañías que, a causa de la crisis, hayan tenido que ajustar salarios o eliminar los bonus por beneficio o productividad, la renuncia al vehículo de empresa también podría ser una manera alternativa de realizar estos ajustes sin "tocar" el salario.

Más carsharing. Lo hemos visto en los últimos resultados arrojados por el *Corporate Mobility Observatory* de Arval (pág. 10). Las empresas están incorporando fórmulas de movilidad alternativas caracterizadas especialmente por su flexibilidad. El carsharing es una de las preferidas. Y no solo utilizando servicios públicos de coche compartido, sino también configurando su propio pool de vehículos compartidos, disponibles en los centros de trabajo. Creemos que esta modalidad irá ganando enteros en los próximos tiempos, también en el caso de los directivos, teniendo en cuenta que estos empleados siempre deben "dar ejemplo".

¿Qué hago con coches que no necesito?

Es posible que el gestor de flotas se encuentre con unidades sobrantes a causa de potenciales recortes en la plantilla, renuncias personales al vehículo de empresa... ¿Qué hacemos con estos vehículos? La primera opción es devolverlos al operador de renting (si es el caso), con la consecuente penalización por devolución anticipada. Una alternativa es utilizar estas unidades para nuestro propio pool de carsharing.

“Es posible que algunos empleados se planteen la utilidad de tener un vehículo de empresa. Eso sí, a cambio de su equivalente en especie o de otros beneficios sociales.”

Otra solución, que ya hemos propuesto en anteriores ocasiones, es llegar a un acuerdo con el operador de renting para que puedan venderse a otros empleados de la compañía. Si son vehículos de dirección y cuentan con un buen precio, seguro que surgen empleados interesados en su compra.





“Existen hoy en día un nutrido grupo de modelos eléctricos que por prestaciones, equipamiento e imagen Premium funcionan perfectamente como vehículo de dirección.”

Ahorros en costes y menor huella.

Reducir el parque móvil también tiene sus ventajas, especialmente en el capítulo de costes, nada despreciables en el caso de los vehículos del equipo directivo. Además del coste mensual directo del vehículo, hay ahorros en carburante, seguros y también en emisiones contaminantes que, en el caso de los vehículos de dirección, suelen ser más elevadas.

Nuevas políticas de captación de talento

La configuración de las políticas de RRHH no son la especialidad de AEGFA ni de esta revista. Aunque en ocasiones, especialmente cuando hablamos de coches de dirección, es inevitable referirse a ellas. Como hemos visto hasta ahora, es posible que el vehículo de empresa ya no sea un capítulo preferente dentro de los planes de retribución y compensación. Pero, en cualquier caso, habrá que proporcionar algún tipo de movilidad a los empleados. Además, esta movilidad tiene que ser lo suficientemente atractiva

“Cada vez son más las empresas que abordan la adopción del *Mobility Budget* como estrategia de remuneración.”

tanto para retener empleados como captar talento externo. En este sentido, cada vez son más las empresas que abordan la adopción del *Mobility Budget* como estrategia de remuneración.

Con el *Mobility Budget* las empresas pueden ofrecer a sus directivos un presupuesto anual, normalmente equivalente al coste de uso de un coche de empresa convencional. Serán los empleados quienes decidan cómo y en qué tipo de movilidad quieren gastarse este *Budget*. Pueden

ELECTRIFICAR LA FLOTA “DESDE ARRIBA”

En anteriores ediciones de esta revista hemos publicado muchas noticias donde podíamos ver cómo algunas empresas electrificaban buena parte de su flota operativa y de servicios.

Se trataba de una acción lógica si tenemos en cuenta que, hasta hace bien poco, las autonomías de los vehículos eléctricos puros no permitían recorrer grandes distancias con seguridad. Ello provocaba precisamente que solo aquella parte del parque móvil que realizaba trayectos urbanos era susceptible de ser electrificada.

Pero por suerte, esto ha cambiado. El mercado cuenta en estos momentos con modelos que superan los 400 km de autonomía sin problemas. Por no hablar de los PHEV. Claro está que el coste de los vehículos enchufables con buena autonomía es más elevado, con cuotas mensuales que en ocasiones “rompen” las franjas de muchas Car Policy y a las que solo los directivos de una empresa pueden acceder. De ahí que sea una buena oportunidad para que los empleados de mayor rango de la compañía apuesten por vehículos eléctricos. Sabemos que el volumen de unidades de esta parte de la flota suele ser reducido, pero también es una forma de hacer extensible a todos los niveles de la empresa el compromiso por la reducción de la huella medioambiental.

Existen hoy en día un nutrido grupo de modelos eléctricos que por prestaciones, equipamiento e imagen Premium funcionan perfectamente como vehículo de dirección. Es un buen momento para aprovecharlo e introducir dichas opciones en las políticas de flota. Y es que no hay nada mejor que las acciones ejemplarizantes de los directivos de una compañía para reforzar el cumplimiento de las políticas de RSC.

Por otro lado, seguro que entre este colectivo de la empresa existe un buen número de perfiles “early adopters” (aquellos a los que les gusta ser pioneros en el uso de productos innovadores) que seguro recibirán encantados la propuesta de electrificar la flota de dirección.

¿Y las recargas?

Queda mucho camino por recorrer en el establecimiento de operativas eficientes en el ámbito de las recargas de vehículos de empresa. Hay que mejorar el número de puntos de recarga de acceso público para dar confianza a todo tipo de conductores. Pero mientras tanto, la compañía debe contar con una infraestructura suficiente en las propias instalaciones para que los conductores “eléctricos” cuenten siempre con la máxima autonomía disponible. Si no es posible, es imprescindible instalar un cargador en el domicilio del empleado. En este sentido, el consumo de kW/h también debe formar parte del paquete retributivo, al igual que hasta ahora lo estaba la tarjeta de carburante. ■



¿QUÉ BENEFICIOS PREFIEREN LOS DIRECTIVOS?

Según el estudio *Global Benefits Attitudes Survey*, realizado por Willis Towers Watson entre 40.000 empleados en 27 países, la mitad de los profesionales españoles valora los beneficios sociales o el tiempo libre remunerado por encima de un salario más alto o una mayor bonificación. Aunque las preferencias cambian en función de la edad y la franja salarial.

Según este estudio, los empleados con salarios por encima de los 50.000€ anuales mejorarían los planes de jubilación (19%), el tiempo libre remunerado (12%), los programas de salud (11%), bienestar (9%), protección financiera (11%), por delante del apoyo al bienestar financiero (8%), seguro de vida (8%), planes dentales y visión (8%), beneficios de lugar del trabajo (8%), y otros tipos de seguro (5%). ■



seguir apostando por un vehículo de empresa. O bien optar por un vehículo de coste más bajo y gastar el resto en moverse en transporte público, taxi, bicicleta o fórmulas de movilidad como el carsharing. Además, en caso que los empleados no gasten todo el presupuesto asignado, la empresa suele abonar este sobrante como parte de un sueldo adicional.

“ Las nuevas generaciones de ejecutivos tienen muy asimilado el *pay per use* en sus hábitos de consumo. De ahí que la multimodalidad en el transporte no debería ser ningún tabú. ”

Se trata de una solución especialmente atractiva en estos momentos, donde muchas empresas apuestan por el teletrabajo y, por lo tanto, el vehículo ya no se necesita cada día para acudir al lugar de trabajo.

Las nuevas generaciones de ejecutivos tienen muy asimilado el *pay per use* en sus hábitos de consumo. De ahí que la multimodalidad en el transporte no debería ser ningún tabú. ■

LONG-TERM SOLUTIONS

ALQUILERES Y SUBSCRIPCIONES DE +1 MES

UN SOLO ALQUILER, DOS VEHÍCULOS

desde **440€** /mes*



DuoFlex

¿NECESITAS UN VEHÍCULO ADICIONAL?

DuoFlex es nuestro modelo de suscripción flexible a largo plazo sin compromiso, disponible desde solo un mes.

Sabemos que a veces un solo vehículo es poco para lo que necesita tu empresa. Con DuoFlex tendrás un segundo vehículo cuatro días al mes (en dos periodos de dos días) para lo que necesites. Todo incluido en una tarifa mensual.



Flexibilidad total



Sin coste inicial



Disponibilidad de flota inmediata



Todo incluido, sin complicaciones



Asistencia 24/7



Vehículos eléctricos disponibles

Europcar
moving your way

911 505 001
europcar.es/empresas/long-term-solutions/duoflex

BMW iX3: El primer eléctrico de la gama X



Con el nuevo iX3 BMW evoluciona su tecnología eDrive, ya experimentada en el desarrollo de i8 e i3, y se adentra en el segmento de los SUV 100% eléctricos. La tradicional versatilidad, funcionalidad y deportividad de saga X se ofrece ahora sin emisiones y con 460 km de autonomía.

BMW acumula una notable experiencia tecnológica en el campo de la electrificación con diversos modelos que han corrido distinta suerte comercial: desde berlinas, deportivos y crossovers híbridos o híbridos enchufables a urbanos eléctricos de autonomía extendida.

La oferta ecológica de la firma alemana ha ido creciendo en los últimos años, pero desde la creación de la submarca "i" el fabricante bávaro no contaba con un modelo tan relevante. La llegada del nuevo iX3, el primer SUV completamente eléctrico y único modelo libre de emisiones perteneciente a la gama principal de la marca, trae consigo importantes novedades. Entre sus innovaciones destacan la eficiencia de su motor eléctrico, la optimizada densidad de energía de su batería de alto voltaje –un 30% superior– y su elevada capacidad interior. También la electrónica de potencia, la tecnología de recarga, su eficiencia aerodinámica (gracias a sus innovadoras llantas con un diseño que

reduce la resistencia al aire un 5%) o sus equipamientos tecnológicos y de conectividad avanzan ostensiblemente. Incluso la sonoridad presenta novedades: el paquete opcional Impressive ofrece un potente e inconfundible sonido –desarrollado en colaboración con el prestigioso compositor alemán Hans Zimmer– capaz de generar una experiencia de conducción más emocional e inmersiva.

Futuro eléctrico

Al nuevo iX3 se sumará este mismo año el i4, próximo integrante de la familia 'verde' de BMW y que empleará el mismo sistema de propulsión: quinta generación de eDrive. Este motor desarrolla una potencia de 286 CV y un par máximo de 400 Nm. Gracias a ello, el todocamino de Múnich acelera de 0 a 100 km/h en 6,8 segundos (comparativamente, el X3 xDrive30i lo hace en 6,4 segundos). Su velocidad máxima está limitada electrónicamente a 180 km/h para no comprometer su autonomía, cifrada en 460 km según ciclo de homologación WLTP.

“Entre sus innovaciones destacan la eficiencia de su motor eléctrico y la optimizada densidad de energía de su batería de alto voltaje, un 30% superior a los eléctricos actuales de BMW.”

BMW ha desarrollado para el iX3 un nuevo y optimizado concepto de almacenamiento de energía que permite una potencia de carga de hasta 150 kW en estaciones rápidas de corriente continua. Esto se traduce en una capacidad de recuperación de energía que va desde 0 al 80% de la batería – con una potencia bruta de 80 kWh – en sólo 34 minutos. Es decir, con una carga de sólo 10 minutos recupera energía para recorrer unos 100 km.

Pero esta gran capacidad de recuperación no sólo se obtiene conectándolo a la red. Los distintos modos de regeneración de energía permiten elegir diferentes tipos de respuesta y aumentar notablemente su rango de utilización. Así, por ejemplo, con la posición "B" del selector del cambio se logra una conducción de tipo "one-pedal" para casi no tener que usar el freno dada su elevada retención. En la posición "D" se habilita la regeneración adaptativa, con función de avance por inercia y tres ajustes diferentes a elegir para potenciar el confort o la eficiencia, según la situación.

CONCLUSIONES

Con un maletero de 510 a 1.560 litros, una autonomía superior a los 450 km y tarifas reducidas en las estaciones de carga rápida IONITY algunos usuarios pueden ya empezar a plantearse un iX3 como único vehículo (o al menos como coche principal). Eso sí: su precio parte de los 72.300 euros. ■



BMW iX3 Inspiring

Precio:	72.300 euros
Potencia:	286 CV
Consumo:	18,6 kWh/100 km
Emisiones CO ₂ :	0 g/km
Long. / Anch. / Altura:	4.734 / 1.891 / 1.668 mm
Imp. Matriculación:	Exento
Etiqueta DGT:	0 emisiones
Garantía:	36 meses sin límite de km

XIV CONGRESO AEGFA DE GESTORES DE FLOTAS 2021

AUTOMOBILE BARCELONA
PALACIO DE CONGRESOS FIRA DE BARCELONA
30 DE SEPTIEMBRE DE 2021

HORARIO: DE 9.00H A 14.30H

Programa*

Flotas y movilidad corporativa en el contexto post-Covid

Tendencias en sistemas de gestión de flotas

Mobility as a Service (MaaS) en las políticas de flota

El momento del VE en los parques móviles corporativos

¿Cómo calcular el TCO de una flota eléctrica?

Gamificación y formación: claves para optimizar la flota y reducir la siniestralidad

Ciberseguridad en las flotas: cómo proteger vehículos y usuarios

*Programa preliminar - Temáticas y formatos sujetos a modificaciones

INSCRIPCIONES ONLINE
congreso.aegfa.com

(Inscripciones sujetas a aprobación por parte de AEGFA)

Organiza:

AEGFA
an AIAFA partner

Asociación Española de Gestores
de Flotas y de Movilidad

Colabora:

AUTOMÓBILE
BARCELONA

Ford Mustang Mach-e: Icono reinventado



El mítico Mustang de Ford adopta formato SUV y propulsión totalmente eléctrica en la nueva variante de carrocería Mach-e, la primera que se une al Fastback y al Convertible en más de 55 años. Los tiempos cambian y para sobrevivir hay que saber adaptarse al nuevo entorno.

No hay otro automóvil que refleje mejor el estilo de vida americano, la sensación de potencia, libertad, rebeldía y diversión que el Mustang. El legendario pony car de Ford es un emblema de la cultura y la iconografía estadounidense del siglo XX.

Auténtica leyenda de la automoción mundial inmortalizada incontables veces en la gran pantalla, encarnaba la era dorada de los muscle cars, con sus grandes motores V8 centrados en el rendimiento. Pero –lamentablemente para muchos– esos tiempos han quedado atrás y la evolución de la industria pasa por la electrificación. Ha nacido una nueva era en la que Ford aspira a seguir siendo protagonista con el Mustang, sólo que ahora con un enfoque adaptado a la nueva realidad: motor 100% eléctrico y arquitectura funcional tipo SUV.

Sus creadores han querido conservar, sin embargo, muchos de los rasgos de identidad del modelo clásico: curvas musculosas, capó largo y voluptuoso, techo tendido de estilo cupé, pilotos traseros de tres

secciones verticales, y cómo no, el icónico logotipo del caballo salta al galope.

Sus medidas exteriores y su configuración sí que experimentan notables cambios respecto al deportivo. Pensado para ser sólo eléctrico, mide 4,71 m de largo, 1,88 m de ancho y 1,59 m de alto puesto que debe alojar la sección de las baterías en la parte inferior del vehículo y aún así ofrecer un espacio interior generoso para pasajeros y carga. Con cinco plazas y 402 litros de capacidad de maletero, ampliables a 1.420 litros y con 81 adicionales en el espacio frontal bajo el capó para el cable de carga, el Mach-e ofrece 986 mm para las piernas de los ocupantes traseros, que disfrutan de suelo plano. Eso sí, la altura libre al suelo es escasa y el escalón para acceder a bordo, notable.

Gama amplia y variada

Ford ofrece para el Mustang Mach-e hasta cuatro variantes, dos de tracción trasera y dos de tracción total. Las opciones comienzan con

“ En la nueva era eléctrica Ford aspira a seguir siendo protagonista con el Mustang, sólo que ahora con un motor sin emisiones propulsado por baterías y una arquitectura tipo SUV. ”

la versión RWD y motor de 76 kWh con 269 CV cuya autonomía es de 440 km WLTP. La versión RWD de rango extendido con motor de 99 kWh proporciona 294 CV y 610 km de autonomía. Por su parte, las variantes de tracción total AWD son dos: la de rango estándar, con 269 CV y dispone de 400 km de autonomía, y la de rango extendido con 351 CV y 540 km de autonomía. A finales de 2021 se sumará a la gama el Mustang Mach-E GT, la versión más prestacional con una potencia

de 487 CV y 860 Nm con una aceleración de 0 a 100 en sólo 3,7 s.

La firma del óvalo ha establecido para el Mustang Mach-E tiempos de carga desde el Connected Wallbox de la marca –disponible en versiones de 7,4 kW y 11 kW– de menos de 6 horas para recuperar el 80% de la batería. Empleando un cargador de carga rápida CC máxima de 150 kW será posible recuperar en el RWD hasta 120 km de autonomía en unos 10 minutos y completar del 10 al 80% de la capacidad total en menos de 40 minutos.

CONCLUSIONES

Funcionalidad y sostenibilidad pero con deportividad y personalidad. Estas son las premisas fijadas por Ford para hacer del Mustang Mach-e una atractiva fusión de tradición y modernidad. La tecnología también juega un papel destacado con elementos como la gran pantalla vertical de 15,5". ¿Quién dijo que un Mustang no era un coche para flotas? ■



Ford Mustang Mach-e RWD 198 kW

Precio:	48.533 euros
Potencia:	269 CV
Consumo:	17,2 kWh/100 km
Emisiones CO2:	0 g/km
Long. / Anch. / Altura:	4.712 / 1.881 / 1.597 mm
Imp. Matriculación:	Exento
Etiqueta DGT:	0 emisiones
Garantía:	24 meses sin límite de km



CUPRA Formentor e-HYBRID: Altas prestaciones

Segundo vehículo híbrido enchufable de la marca española tras el León e-HYBRID, el Formentor electrificado se ofrece con dos versiones de potencia: 204 y 245 CV, ambas con cambio automático DSG. Con estas variantes CUPRA demuestra que la eficiencia no está reñida con el rendimiento.

Combinar las cualidades de un SUV de carácter dinámico pero funcional con el rendimiento de un deportivo disfrutando de las ventajas propias de la electrificación, como la sostenibilidad, el ahorro y el confort de marcha. Este es el significativo logro que CUPRA se apunta con el lanzamiento del Formentor e-HYBRID.

Desarrollado exclusivamente por y para la firma prestacional del Grupo Volkswagen con sede en Martorell, el Formentor –que está cosechando una excelente acogida– incorpora ahora a su gama dos versiones con tecnología híbrida enchufable que ampliarán sus posibilidades comerciales. Ambas comparten mecánica y sistema de hibridación, formado por un motor de gasolina 1.4 TSI y una avanzada batería de iones de litio de 13 kWh de capacidad. Existen dos niveles de potencia a elegir: 204 CV y 245 CV, éste último con acabado VZ. En los dos casos CUPRA ha recurrido a la tracción delantera, a una caja

“ Sus óptimos registros energéticos le permiten lucir el distintivo medioambiental CERO de la DGT y beneficiarse de una autonomía en modo eléctrico de 55 o 59 km. ”

de cambios automática DSG de seis relaciones y a un diferencial XDS de deslizamiento limitado y electrónico para garantizar una eficacia dinámica a la altura de lo esperado en un modelo de esta nueva enseña emocional.

Visualmente igual de atractivo

El Formentor e-HYBRID de 204 CV puede acelerar de 0 a 100 km/h en 7,8 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 205 km/h. En esta versión las emisiones de CO₂ son de 26-32 g/km, mientras el

consumo medio se sitúa entre 1,2-1,4 l/100 km, en ciclo combinado y homologación oficial WLTP. Por su parte, el VZ híbrido de 245 CV –que implementa el avanzado sistema de control de chasis adaptativo (DCC) junto con el sistema de dirección progresiva–, cubre el 0 a 100 km/h en solo 7 segundos y llega hasta una velocidad punta de 210 km/h. Su mayor rendimiento no compromete sin embargo su eficiencia, igualando prácticamente los registros de consumo medio y CO₂: entre 1,4-1,6 l/100 km, con emisiones entre 31-35 g/km (WLTP).

Sus óptimos registros energéticos le permiten lucir el distintivo medioambiental CERO de la DGT y beneficiarse de una autonomía en modo eléctrico de 59 km para el menos potente o 55 km en la versión superior. Este rango es suficiente para cubrir los desplazamientos más habituales en el día a día sin emisiones y con un considerable ahorro económico.

La presencia de la batería adicional, que tiene un peso total de 130 kilogramos, ha comportado diversas modificaciones. Va situada por delante del tren trasero en una posición muy baja mientras que el depósito de gasolina de 40 litros se emplaza bajo el piso del maletero, por encima del eje multibrazo. Esto se traduce en una ligera reducción de la capacidad de carga de su maletero, cifrada en 345 litros por los 420 de los modelos "estándar". La carrocería también se sitúa más cerca del suelo (15,8 cm de altura libre) para mantener el centro de gravedad bajo y seguir ofreciendo una imagen y una presencia deportiva y exclusiva.

CONCLUSIONES

Ofrece las ventajas de un PHEV (etiqueta ECO, autonomía sin emisiones...) unidas a las prestaciones y el comportamiento de un SUV deportivo pero sin limitar su usabilidad y funcionalidad. Además, su línea exterior es igualmente agresiva y pasional en el híbrido enchufable. ■



CUPRA Formentor 1.4 e-HYBRID 204 CV DSG 6 vel.

Precio:	36.640 euros
Potencia:	204 CV
Consumo:	1,2 l/100 km
Emisiones CO ₂ :	27 g/km
Long. / Anch. / Altura:	4.450 / 1.839 / 1.511 mm
Imp. Matriculación:	Exento
Etiqueta DGT:	0 emisiones
Mantenimiento:	Cada 30.000 km o 24 meses
Garantía:	24 meses sin límite de km

Volkswagen ID.4: La saga ID se extiende a los SUV



Tras el ID.3, Volkswagen continúa su despliegue de la movilidad limpia con el ID.4, primer SUV 100% eléctrico de la marca. Disponible con cuatro rangos de potencia y hasta 518 km de autonomía es la interpretación 'verde', familiar, cómoda, versátil y práctica del segmento de moda.

desplazamientos largos. En este sentido, también es de los pocos eléctricos compatible con actividades de ocio gracias a elementos poco frecuentes en un EV como raíles de techo con una capacidad para cargar objetos de hasta 75 kg o un gancho de remolque escamoteable con una capacidad de arrastre de hasta 1.200 kg.

Se comercializa con dos variantes de batería de 52 kWh, con 148 y 170 CV, y otras dos con una batería de 77 kWh de capacidad, que rinden el equivalente a 204 y 299 CV. Con un cargador rápido de 125 kW (DC) las versiones superiores de 77 kWh pueden recuperar en menos de 30 minutos electricidad suficiente como para recorrer 320 km. Como en el resto de eléctricos ID, VW ofrece 8 años de garantía o 160.000 km para su batería, con un rendimiento mínimo asegurado del 70%.

CONCLUSIONES

Frente a las limitaciones conceptuales de un eléctrico (autonomía, rapidez de carga, puntos de recarga, precio...) el ID.4 ofrece una notable polivalencia y flexibilidad que acortan las distancias entre los hábitos de uso de los vehículos térmicos y los compromisos de la movilidad eléctrica. ■

Con unas dimensiones exteriores similares a las de un Tiguan ofrece una habitabilidad interior mucho mayor, un maletero más capaz –543 litros–, un radio de giro mejor que el de un Polo y más próximo al del urbano Up! (10,2 vs 9,8 metros). Así es el ID-4 que además goza de una conducción ágil, silenciosa, extremadamente suave y muy confortable sin contaminar.

Este modelo supone, según el propio fabricante, toda una revolución dentro de su clase, pues la disposición mecánica de su propulsión eléctrica le permite adoptar rasgos más aerodinámicos, elegantes y fluidos que la mayoría de los SUV actuales sin renunciar a las ventajas que ofrece esta categoría, como una elevada capacidad, practicidad y usabilidad.

Además, la disposición de las baterías en el suelo del vehículo y su pequeño motor eléctrico, que cabría en una maleta, han permitido liberar espacio en el habitáculo ofreciendo unas cotas para las

“ El espacio del habitáculo a disposición de los pasajeros traseros ofrece unas cotas para las piernas más propias de una berlina de representación y sin el incómodo túnel central. ”

piernas más propias de una berlina de representación y sin el incómodo túnel central.

La nueva criatura eléctrica del gigante alemán –denominado dentro del Grupo VW como el primer SUV socialmente aceptable por su huella de CO2 neutral– comparte con su "hermano pequeño" ID.3 la plataforma MEB, la misma distancia entre ejes, la tracción tra-

sera (o también integral) pero ofrece a cambio una autonomía superior, un habitáculo más amplio, más calidad y tecnología, y un posicionamiento global algo más lujoso en su apariencia general con mejores acabados interiores. Esto se hace especialmente evidente en la selección de materiales, de tacto más blando; los tejidos de microfibra empleados –animal free en la totalidad de las tapicerías a excepción del volante– y en una ambientación interior más sofisticada.

Sin restricciones de uso

La marca presume de ofrecer un equilibrio entre potencia-autonomía-precio inédito en su categoría que permite a los usuarios del ID.4 disponer de un vehículo sin emisiones y casi sin restricciones. Y es que en su variante superior alcanza los 518 km de autonomía máxima en ciclo WLTP lo que aumenta su rango de uso potencial como primer y único vehículo familiar incluso para



Volkswagen ID.4 Pure 109 kW 52 kWh

Precio:	35.775 euros
Potencia:	148 CV
Consumo:	16,8 kWh/100 km
Emisiones CO2:	0 g/km
Long. / Anch. / Altura:	4.584 / 1.852 / 1.640 mm
Imp. Matriculación:	Exento
Etiqueta DGT:	0 emisiones
Garantía:	24 meses sin límite de km

DS 9 E-TENSE: Exclusividad distintiva

La berlina de lujo del fabricante premium francés exalta el refinamiento, la exclusividad y la originalidad de la marca DS pensando en aquellos clientes que buscan alta calidad de acabados y materiales pero optan por cierta singularidad frente a la uniformidad de las firmas alemanas.

Una interpretación diferente del lujo. Es lo que DS reivindica en todas sus creaciones, pero más aún en su nueva berlina de representación que alcanza los máximos estándares de sofisticación en la firma premium francesa. El DS 9 es un sedán de prestigio que llega para rivalizar con los eternos dominadores alemanes de la categoría.

La fórmula elegida por el fabricante galo para seducir a usuarios que rehúyen de la estandarización y la homogeneidad de la clase superior es una cuidada expresión basada en la artesanía, los materiales nobles, la personalización manifestada a través de sus múltiples opciones y terminaciones y un enfoque confortable de serenidad visual y sensorial.

La inspiración para el 9 –dicen los responsables de DS– proviene de las colecciones de alta costura parisinas y del refinamiento de la marroquinería y los accesorios de lujo franceses aplicados al universo de la automoción. Por ello, inciden en que el DS 9 replica la personalización de los "atelier" de moda en

“ Esta berlina de gama alta impone el sello del *savoir-faire* francés, la elegancia sofisticada y una comodidad de referencia para todos sus ocupantes en un ambiente de refinado. ”

busca de un modelo "tailor made" con los acabados y el nivel de detalle que requiere un artículo único con una percepción de calidad elevada y meticulosamente cuidada.

Pasión por el gusto

El objetivo es que los ocupantes del DS 9 respiren un ambiente de confort de Primera Clase. Esto explica la elección de revestimientos como el Cuero Nappa para el salpicadero, la Alcántara para el techo y los pa-

rasoles, los asientos con tapicería Bracelet, las exclusivas decoraciones para los paneles de las puertas y las empuñaduras forradas en cuero de distintos componentes junto a toques de cristal con "efecto joya" en algunos mandos.

Las posibilidades de personalización en el DS 9 se subliman a través de las 'Inspiraciones DS'. Así, destacan el cuero en relieve de la terminación DS RIVOLI, los botones de la consola central con tallado en guilloché Clous de Paris o las originales formas geométricas exclusivas de la marca. El bienestar a bordo se logra también mediante una estudiada ergonomía de los controles, una relajante iluminación policromática con hasta 8 colores a elegir o un confort acústico trabajado a conciencia.

El DS 9, que mide 4,93 m de largo, tiene una distancia entre ejes de 2,90 m y un maletero de 510 litros de capacidad, está a la venta en España desde 55.631 euros en versión E-TENSE híbrida enchu-

fable con dos niveles de potencia: 225 o 360 CV.

El primero equipa un motor gasolina PureTech de 180 CV asistido por otro eléctrico de 82 kW (112 CV). Su autonomía en modo eléctrico es de 48 km y cuenta con un cambio automático de 8 relaciones y tracción delantera. La variante tope de gama combina dos motores eléctricos de 110 CV y 113 CV con un propulsor gasolina PureTech de 200 CV que lo dotan de tracción total inteligente y dan como resultado 360 CV y 520 Nm de par, cifras que lo coronan como el DS más potente de la historia. Esta versión está disponible a partir de 66.650 euros.

CONCLUSIONES

El DS 9 se distingue en su segmento por la elegancia, el empaque y la impresión dinámica de su silueta que alarga la línea descendente del techo al estilo de los *fastback*. Pensado para ofrecer el máximo nivel de placer al volante, es otra manera de vivir el refinamiento y el lujo electrificado. ■



DS 9 E-TENSE 225 Performance Line+

Precio:	55.631 euros
Potencia:	225 CV
Consumo:	1,5 l/100 km
Emisiones CO ₂ :	33 g/km
Long. / Anch. / Altura:	4.934 / 1.855 / 1.460 mm
Imp. Matriculación:	Exento
Etiqueta DGT:	0 emisiones
Garantía:	24 meses sin límite de km

Audi e-tron GT: Un fascinante viaje al futuro



Audi redefine el concepto tradicional de Gran Turismo con un dinámico cupé de cuatro puertas de aspecto futurista y propulsión 100% eléctrica. Con una fuerte personalidad estética y un impresionante rendimiento está disponible en dos versiones: e-tron GT quattro y RS e-tron GT.

unos estratosféricos registros de aceleración de 0 a 100 km/h: 4,1 segundos y sólo 3,3 en el RS. La velocidad máxima es de 245 y 250 km/h, respectivamente.

Su autonomía máxima en ciclo WLTP está fijada en 488 km gracias a una batería de 86 kWh de capacidad neta. De serie el e-tron GT cuenta con un sistema de carga de corriente alterna AC con una potencia de 11 kW y, de manera opcional, se puede elegir con una potencia de 22 kW. La marca afirma que empleando un cargador ultrarápido, el e-tron GT recuperaría en sólo 5 minutos energía para recorrer una distancia de hasta 100 km.

CONCLUSIONES

Una experiencia sofisticada, el placer de experimentar la máxima potencia y altas velocidades en completo silencio, la satisfacción de circular sin contaminar y la posibilidad de viajar sin excesivas limitaciones de autonomía en un sugerente y distinguido envoltorio son sus argumentos principales. ■

Un GT es un turismo deportivo con excelentes cualidades dinámicas pero también un elevado confort para viajar de forma cómoda y rápida. Esta característica, la capacidad de 'devorar' kilómetros y cubrir largas distancias sin acusar el cansancio, era hasta ahora el principal impedimento para que los vehículos eléctricos se adentraran en el segmento de los Gran Turismo.

Pero Audi ha dado con la solución en el e-tron GT, un modelo de propulsión 100% eléctrica que compagina la emoción y la razón, la sostenibilidad y la potencia, la versatilidad y la deportividad. El cupé de cuatro puertas y emisiones 0 de la firma de los cuatro aros es una pieza esencial de la estrategia de producto con la que Audi pretende conformar un futuro emocionante en materia de movilidad sostenible. Para ello se ha optado por una silueta que es en sí misma una declaración de intenciones: con un Cx de sólo 0,24 luce vías anchas, batalla larga, superficies tensas, líneas

“ Su autonomía máxima en ciclo WLTP está fijada en 488 km gracias a una batería de 86 kWh de capacidad neta. ”

armoniosas, ruedas de hasta 21"... En definitiva, proporciones deportivas "de manual". Sus dimensiones son 4,99 metros de longitud, 1,96 metros de ancho y 1,41 m de alto.

En el interior se ha optado por rasgos elegantes y más bien clásicos pero en un ambiente tecnológico y moderno que sin embargo resulta muy acogedor. Además, los revestimientos no incluyen cuero natural y cuentan con un alto porcentaje de materiales reciclados. Los asientos del conductor y el pasajero delantero se sitúan en una

posición baja e inmersiva, mientras que las plazas traseras ofrecen un espacio adecuado para ocupantes adultos. Así pues, su habitabilidad junto con un maletero de 405 litros de volumen útil en la parte posterior y 81 en la delantera lo habilitan para afrontar con comodidad viajes de rango medio y largo pese a su naturaleza eléctrica.

Buque insignia eléctrico

El abanderado ecológico de Audi cuenta con dos variantes, e-tron GT quattro y RS e-tron GT, ambas de alta potencia y máximo respeto medioambiental. El primero desarrolla una potencia de 476 CV con un par de 630 Nm a través de sus dos motores eléctricos, mientras que el segundo entrega 598 CV con 830 Nm. Sin embargo, con la función launch control logran picos de potencia en modo boost de 530 CV y 646 CV, respectivamente, durante un máximo de 2,5 segundos. Esto les permite acreditar



Audi e-tron GT quattro

Precio:	104.290 euros
Potencia:	530 CV
Consumo:	19,9 kWh/100 km
Emisiones CO2:	0 g/km
Long. / Anch. / Altura:	4.995 / 1.963 / 1.412 mm
Imp. Matriculación:	Exento
Etiqueta DGT:	0 emisiones
Garantía:	24 meses sin límite de km



SER **HÍBRIDO**
ya no es la cuestión



Ahora la cuestión es
SABER ELEGIR

Nuevo Mitsubishi **ECLIPSE CROSS PHEV**

Elige la tecnología híbrido enchufable más vendida y probada en el mundo, la tracción 4x4 permanente S-AWC, un diseño deportivo y diferenciador, y un amplio equipamiento de seguridad, confort y conectividad. Elige el híbrido que quieres ser.



Consumo medio (l/100 km): 2,0. Emisiones de CO₂ (g/km): 46 (40 NEDC).



**MITSUBISHI
MOTORS**

Drive your Ambition



Workshop AEGFA

Telemática, vehículo eléctrico y soluciones integrales de movilidad para flotas

Carmen Ruiz-Pérez, responsable de logística de Air Liquide Healthcare, inauguró el Workshop presentando un interesante *Best Practice* sobre el **proceso de implantación de un sistema de telemática en su flota** con el que se ha conseguido aumentar la productividad (+17%), reducir el kilometraje en 600.000 km, rebajar el consumo y las emisiones un 11% y disminuir un 44% la siniestralidad.

Además, Ruiz-Pérez destacó que durante las semanas más duras de la pandemia Air Liquide Healthcare pudo seguir prestando sus servicios de forma integral gracias, en gran parte, a la implantación de un sistema de gestión telemático.

Bridgestone, de fabricante de neumáticos a proveedor de soluciones de movilidad

De la mano de **Gabriel García, Manager Consumer Fleet en Bridgestone España**, el Workshop profundizó en el conocimiento de la transformación del modelo de negocio de Bridgestone. Desde la adquisición de Webfleet Solutions, hace poco más de 2 años, Bridgestone está desarrollando un **ecosistema de servicios de movilidad conectados** donde gestor de flotas, vehículo, neumático y red de servicio interaccionan a partir de los datos telemáticos suministrados por Webfleet.

De esta forma, es posible tomar decisiones inteligentes anticipándonos a potenciales daños o siniestros por un neumático en mal estado, establecer mantenimientos predictivos o minimizar tiempos de inmovilización.

García también reafirmó la apuesta del Grupo Bridgestone por el vehículo eléctrico, poniendo como ejemplo el **servicio de recarga móvil de la red First Stop**. Un servicio, prestado con vehículos cero emisiones, que

"Guía práctica para rentabilizar tu flota. Claves y tendencias en soluciones de movilidad". Este fue el título del primer Workshop Online organizado por AEGFA, con la colaboración de Webfleet Solutions y Bridgestone. Una hora de seminario web que tuvo como principales protagonistas la telemática, el coche conectado y la integración de servicios para flotas.

proporciona una recarga de emergencia en carretera si nuestro vehículo eléctrico se queda sin batería.

¿Cómo mejorar el control de la flota y optimizar resultados?

Albert Serrat, Responsable de Cuentas Corporativas de Webfleet Solutions, expuso las ventajas de contar con un sistema de seguimiento telemático así como de la capacidad de personalización de la solución que permite tomar decisiones sobre la flota.

También demostró la capacidad de la telemática para **ayudar en la electrificación de flotas**. Además, Webfleet Solutions también genera un **informe de elegibilidad** que permite conocer qué vehículos de la flota son susceptibles de ser eléctricos.

OEM Connect y Cámaras onboard

El responsable de Webfleet Solutions explicó los últimos detalles del **programa OEM. connect**. Los acuerdos alcanzados con Grupo BMW, Mercedes-Benz y PSA permiten que cualquier **vehículo de estos grandes grupos salga directamente de la línea de producción preparados para Webfleet**, enlazándose directamente con esta solución de gestión de flotas, sin ningún tipo de instalación de hardware.

Otra de las novedades presentadas en este Workshop fue el **nuevo servicio de cámaras embarcadas Webfleet Video** con el que se combinan los datos de Webfleet Solutions con cámaras de visión artificial (VM) y de inteligencia artificial (IA). Esto

proporciona al usuario más información sobre eventos críticos, ayudándole a prevenir accidentes, aumentar la seguridad del conductor, mejorar la eficiencia de la flota y reducir la frecuencia y el coste de las reclamaciones de seguros, proporcionando pruebas claras en caso de incidentes de tráfico. A su vez, protege al conductor contra reclamaciones fraudulentas, al tiempo que ayuda a la empresa a evitar largos procesos judiciales y a refutar reclamaciones incorrectas por daños o lesiones.

Una de las novedades presentadas fue el nuevo servicio de cámaras embarcadas Webfleet Video donde se combinan los datos de Webfleet Solutions con cámaras de visión artificial (VM) y de inteligencia artificial (IA).

Coincidiendo con la puesta en marcha de este servicio, Webfleet sorteó una prueba piloto de 2 meses de Webfleet Video entre todos los registrados al Workshop AEGFA.

Por último, Serrat presentó una guía práctica con consejos para agilizar y superar las dificultades que en ocasiones puede provocar a nivel interno la puesta en marcha de un proyecto de flota conectada. ■

Primafrío recibe la Acreditación Flota Ecológica otorgada por AEGFA

Primafrío se une así a un grupo de organizaciones, tanto privadas como públicas, que ya cuentan con esta certificación y que **suman una flota global homologada de casi 10.000 vehículos**. Es el caso de, entre otros, GSK, Red Eléctrica de España, Calidad Pascual, JC Decaux, ISS, Mancomunidad de Canales del Taibilla, Grupo Clece, HEFAME, Air Liquide, Enagás o Autopistas (grupo Abertis).

Para **Adrián Valverde**, responsable de I+D+i y ESG de Primafrío, *"los vectores principales de crecimiento sostenible de nuestra compañía apuntan a un constante desarrollo en materia de investigación e innovación y al apoyo en programas de acreditación que nos ayuden a medir el impacto de nuestro emprendimiento en el sector logístico, liderando la transición ecológica justa e inclusiva"*.



AEGFA ha otorgado la Acreditación Flota Ecológica a Primafrío, empresa líder de transporte de productos hortofrutícolas por carretera en Europa, siendo la primera vez que una flota de vehículos pesados consigue esta acreditación.

En este sentido, la compañía ha incorporado **camiones propulsados a gas**, ha apostado por la intermodalidad, cuenta con **remolques frigoríficos 100% híbridos**, desarrolla cursos de **formación entre todos sus conductores** en materia de conducción eficiente y seguridad vial y ha incorporado un **sistema**

avanzado de comunicaciones y optimización de rutas único en el sector del transporte por carretera. Igualmente, dispone de un moderno sistema de gestión que permite **optimizar consumos y emisiones**, así como de una iniciativa de **gamificación que recompensa a los conductores más eficientes**.

ACREDITACIÓN EUROPEA DE MOVILIDAD CORPORATIVA SOSTENIBLE (ECSM)

La **Fleet and Mobility Management Federation Europe (FMFE)**, de la que AEGFA es miembro fundadora, ha puesto en marcha la **Acreditación Europea de Movilidad Corporativa Sostenible (ECSM**, por sus siglas en inglés European Certification of Sustainable Mobility).

Esta iniciativa única, inspirada en la Acreditación Flota Ecológica promovida por **AEGFA**, va dirigida tanto a empresas como a organismos y entidades públicas. Su objetivo es fomentar medidas para la mejora de la movilidad corporativa, poniendo especial énfasis en la reducción de emisiones contaminantes no solo en lo referente a los vehículos sino a todo el conjunto de la movilidad de las empresas.

Dicha acreditación es un proceso de acompañamiento y asesoría durante la implementación de las medidas necesarias. Desde **Planes de transporte al trabajo (PTT)** a **Planes de Movilidad Sostenible, renovación de flotas**... Siempre bajo unos mismos criterios estándar que permiten unificar una misma estrategia conjunta en la movilidad de la compañía.

Especialmente pensada para empresas con distintas delegaciones en territorio europeo, el objetivo es que la acreditación sea un reconocimiento paneuropeo a la sostenibilidad y bajo impacto medioambiental de la movilidad de las corporaciones que cuenten con dicha certificación.



La Fleet and Mobility Management Federation Europe (FMFE), promotora de esta certificación, es la Federación de Asociaciones nacionales de Gestión de flotas de Alemania, Austria, Francia, Italia, Suiza, Reino Unido y España, en este caso representada por AEGFA.



Workshop AEGFA

Cómo reducir los costes y las emisiones de CO₂ a partir del análisis de los datos de movilidad

AEGFA organizó el pasado 26 de mayo un nuevo WORKSHOP que contó, en esta ocasión, con la colaboración de MICHELIN Connected Fleet.

Este taller online se centró en cómo utilizar la analítica de datos para conseguir mejorar la eficiencia energética y reducir los costes de una flota. Para ello se partió de la metodología de trabajo de MICHELIN Connected Fleet sobre la base de un caso real.

El workshop contó con la participación de Montse Zamarra, Country Manager de MICHELIN Connected Fleet, Isabel Muñiz, Dir. de Marketing de la compañía, Rubén Mirón y Raúl Ríos, KAM y Post Sale Consultant de MICHELIN Connected Fleet, respectivamente.

¿Cómo reducir el consumo de combustible hasta un 6,5%?

Durante el evento virtual se analizó un best practice de una empresa de servicios profesionales con una flota de 250 vehículos con el objetivo de reducir costes y reducir su huella de carbono.

El punto de partida en este caso era un consumo medio de 7,4 l/100 km. Cada unidad realizaba 2.650 kilómetros mensuales de media, lo que se traduce en 196 litros consumidos al mes y un coste de 236 euros/mes por vehículo.

Tras un test ciego con 10 unidades de la flota, se propuso trabajar con los conductores sobre tres factores: suavidad de conducción (que analiza aceleraciones y frenadas bruscas, que tienen una gran relevancia para controlar el consumo); seguridad (exceso de velocidad) y limpieza (CO₂ emitido). Para ello los conductores contaron con el sistema de avisos en cabina, que les alerta en tiempo real de una conducción ineficiente. Y también podían ver su puntuación en diferentes apartados y comparar sus datos con los de sus compañeros.

Tras aplicar la metodología de trabajo de MICHELIN Connected Fleet los resultados mejoraron en todos los apartados. El consumo se redujo un 6,5% con un ahorro de 15,3 €/mes por vehículo. Esto significa 184 €/año por vehículo y 46.000 € al año de ahorro en el total de la flota de 250 vehículos.

Lógicamente también permitió reducir el volumen de emisiones. Si el consumo anual de combustible de esta flota es de 647.030 litros, que suponen 1.688 toneladas de CO₂ emitidas a la atmósfera, tras el proceso de mejora implementado por MICHELIN Connected Fleet se dejarían de emitir 111 toneladas de CO₂, el equivalente a 11.103 árboles.

Tal como explicó Montse Zamarra, Country Manager de MICHELIN Connected Fleet, "nuestra misión es poder transformar los datos de movilidad en una ventaja para nuestros clientes, y eso se logra trabajando con ellos desde el principio en identificar sus principales objetivos y trazando un plan. Una vez elaborado, podemos definir qué indicadores serán relevantes para su operación y, con el apoyo del equipo de analistas, cómo deben ser interpretados, los plazos de mejora y las acciones a desarrollar".

MICHELIN Connected Fleet presentó un caso real en el que se consiguió reducir el consumo 184 €/año por vehículo. Es decir, 46.000€ de ahorro anuales en combustible en una flota de 250 vehículos.

Soluciones para todo tipo de flotas

Durante el WORKSHOP los participantes pudieron experimentar en primera persona el funcionamiento de las soluciones de gestión de flotas de MICHELIN Connected Fleet, para detectar debilidades o ineficiencias y conseguir su optimización en áreas como el consumo, la seguridad, la productividad o la huella medioambiental.

"Nosotros entendemos la tecnología como la herramienta que ayuda en el día a día a nuestros clientes en los tres momentos claves: antes del viaje para planificar; durante, para monitorizar y prevenir; y post-viaje para poder proyectar mejoras. A esto le sumamos la labor del equipo de analistas de datos que acompañará al equipo de gestión de flotas del cliente, así como todos los servicios gestionados alrededor de la solución: instalaciones, formaciones, acompañamiento mensual, planes de mejora, integraciones, etc.", añadió Zamarra.

En este sentido, los asistentes también comprobaron de primera mano cómo se trabaja junto al cliente para establecer KPIs, extraer conclusiones relevantes de los datos y poner en marcha soluciones para cumplir los objetivos marcados. ■



IVECO ya actualiza en remoto el software de sus vehículos



IVECO sigue ampliando su oferta de servicios conectados IVECO ON. Ahora ha añadido la función IVECO Over the Air Update. De esta forma, los clientes pueden actualizar online el software de sus vehículos de forma remota, sin tener que acudir al taller. Esta solución ahorra tiempo y garantiza que el vehículo esté siempre disponible, actualizado, protegido y en óptimas condiciones.

La función Over the Air Update está disponible en todos los vehículos Daily e IVECO S-WAY con Connectivity Box.

Cuando el conductor o el gestor de flota reciben el aviso de que hay una

actualización disponible y el vehículo está estacionado de manera segura, se puede instalar y descargar usando el sistema de infoentretenimiento o la aplicación Easy Way.

Haciendo clic en el botón IVECO Over the Air Update, el sistema buscará la actualización e iniciará la descarga. Tal como hacemos con las aplicaciones de nuestros smartphones. El proceso dura solo unos minutos, pudiendo aprovechar una parada de descanso, una entrega o una pausa en el almacén para que el software se actualice en su última versión. ■

Opel lanzará en otoño el Vivaro-e Hydrogen, con pila de combustible



El próximo otoño Opel iniciará la entrega de las primeras unidades a flotas de su nuevo Vivaro-e HYDROGEN, que ya ha empezado a producirse en Alemania.

Se trata una versión de pila de combustible (FCEV) con hasta 6,1 m3 de capacidad de carga que necesita sólo tres minutos para repostar hidrógeno con una autonomía que superará los 400 kilómetros.

Se ofertará en dos longitudes (4,95 y 5,30 metros) y contará con 2 puertas laterales correderas. La plataforma permite integrar todo el sistema de pila de combustible, incluyendo el motor, bajo el capó. La batería del

Vivaro-e BEV (vehículo eléctrico de batería) se ha sustituido por tres depósitos de hidrógeno con una presión de 700 bares. De esta forma, no ha sido necesario realizar ninguna modificación de la carrocería, alcanzando una carga útil de hasta 1.100 kg.

La pila de combustible de 45 kW permite circular sin problemas por todo tipo de vías mientras que se ha añadido una batería de iones de litio de 10,5 kWh para añadir picos de potencia cuando sean necesarios. Esta batería permite la frenada regenerativa y puede conectarse a la red eléctrica, proporcionando 50 km de autonomía eléctrica pura. ■

Bosch Car Service El taller de confianza para tu flota



Más información en el **91 175 90 53**

o en **boschcarservice.es**

Síguenos en   

Descubre todas las ventajas para el mantenimiento de flotas:

Innovación: Red homogénea de alta calidad y competencia técnica.

Cobertura: Más de 600 talleres (España e islas).

Experiencia: Multimarca y multiservicio.

Nuevas tecnologías: Como vehículos eléctricos, híbridos, GLP.

Atención prioritaria: Único interlocutor para los clientes de flotas.

Servicio: Reparación más rápida con menos tiempo de inmovilización del vehículo.

Precios competitivos: misma mano de obra para todas las marcas.

Integración digital: Plataforma que facilita la gestión de citas y tramitación de presupuestos: MiBoschCarService.

Garantía: Adaptación a las SLA (Service Level Agreement) de cada flota.

Calidad: Asegurada a través de estándares, procesos y recambios originales Bosch.



Bosch Car Service: para todo lo que tu automóvil necesita.

Renovación para el Polo de Volkswagen



Diseño, tecnología y equipamiento se actualizan en el nuevo Volkswagen Polo. Además de un nuevo frontal y una nueva trasera, desde fuera destacan los faros LED de serie y los grupos ópticos traseros LED. En este sentido, por primera vez puede equipar faros Matrix LED "IQ.LIGHT". En el interior, destaca el "Digital Cockpit", de serie en casi todas las versiones, nuevo volante multifunción y sistemas de infotainment de última generación.

A nivel de equipamiento, y como novedad en su clase, el nuevo Polo

se puede adquirir opcionalmente con el asistente de conducción "IQ.DRIVE Travel Assist", permitiendo la conducción parcialmente automatizada hasta 210 km/h.

En cuanto a los motores, dispone de un solo motor gasolina (1.0 3 cilindros) con tres potencias disponibles: 80, 95 y 110 CV. A ello hay que añadir una versión 1.0 TGI 90 CV que puede funcionar con gas natural y gasolina. Los diésel siguen sin aparecer en el catálogo de la última generación del Volkswagen Polo. ■

Seat refuerza su gama ECO con los León GNC y Tarraco e-Hybrid



La tecnología híbrida enchufable PHEV llega por primera vez al segmento SUV de Seat. El Tarraco es el primer todoterreno de la marca española en electrificarse, configurando una versión que encaja perfectamente en muchos segmentos de la demanda flotista. De hecho, el 56% de las ventas PHEV de Seat van a este tipo de cliente. El nuevo Tarraco e-Hybrid combina un motor gasolina 1.4 TSI de 150 CV (110 kW) con un motor eléctrico de 115 CV (85 kW), conectado a una transmisión DSG de doble embrague y 6 velocidades. La potencia combinada es de 245 CV y en modo eléctrico logra una autonomía de hasta 49 kilómetros.

Además de los distintos perfiles de conducción disfruta de 4 modos más: e-Mode (eléctrico), Hybrid automático,

Hybrid manual (para guardar autonomía de la batería) y s-Boost. Este último modo, exclusivo del Tarraco, permite utilizar ambos motores a la vez en una configuración deportiva para conseguir las máximas prestaciones. Además, el Tarraco e-HYBRID cuenta con tres niveles de frenada regenerativa ajustables.

Por otro lado, ya está disponible el nuevo SEAT León 1.5 TGI 130 CV de gas natural comprimido (GNC), disponible en la carrocería de 5 puertas (manual y automático) y Sportstourer.

Dispone de tres depósitos de gas natural comprimido, y ofrece una autonomía en modo GNC de hasta 440 km. En caso de agotarse el GNC, el motor cambia automáticamente a la gasolina (depósito de 9 litros). ■

Porsche abre pedidos para el Taycan Cross Turismo



Porsche añade un nuevo eléctrico puro a su catálogo: el Taycan Cross Turismo. Se trata de una variación campera sobre la base del Taycan, con misma longitud y anchura pero 14 mm más alto. Una altura que puede crecer 30 mm con el pack opcional off-road.

El interior es más espacioso, especialmente en las plazas traseras y en el maletero, con una capacidad de carga de 446 litros que pueden ser 1.200 litros abatiendo los asientos.

Todas las versiones disfrutan de tracción integral, suspensión neumá-

tica adaptativa y doble motor eléctrico (uno por eje). Y las prestaciones son de primer orden con cuatro versiones distintas (476, 571, 680 y 761 CV) y autonomías que van de los 389 a los 456 kilómetros.

Al igual que el Taycan berlina, utiliza una propulsión eléctrica basada en una arquitectura de 800 voltios con una batería Performance Plus que tiene una capacidad total de 93,4 kWh.

Por otro lado, cuenta con un modo de conducción específico para circular fuera del asfalto. ■

KIA EV6, punto de inicio de la nueva era eléctrica de la marca



El nuevo buque insignia de KIA se llama EV6, el primer modelo construido sobre la nueva plataforma específica para vehículos eléctricos. Poco o nada tiene que ver con lo visto hasta ahora. Desde su diseño a sus prestaciones o tecnología.

El nuevo EV6 permite elegir entre varias configuraciones de propulsión totalmente eléctrica: 77,4 kWh o 58 kWh, con diferentes potencias (170, 229 o 325 CV) y tracción trasera o integral. La versión más deportiva, el EV6 GT (585 CV), es capaz de acelerar de 0 a 100 en 3,5 segundos y alcanzar los 260 km/h.

Por otro lado, el nuevo modelo eléctrico coreano disfruta de autonomías de hasta 510 km, donde el conductor puede elegir entre 6 niveles de

frenado regenerativo.

Dispone de un modo de carga ultra rápida de 800 V, lo que le permite recargar del 10% al 80% en solo 18 minutos (100 km en menos de 4,5 minutos). Además, cuenta con una nueva función de carga con vehículo (V2L). Es decir, utilizar externamente la energía de la batería del vehículo para enchufar otros elementos de hasta 3,6 kW de potencia.

Su interior destaca por su espacio, con hasta 520 litros de carga. También hay que destacar su avanzado equipamiento de conducción autónoma, con sistemas como el aparcamiento en remoto, controlado desde fuera por el conductor.

La llegada al mercado del KIA EV6 está prevista para septiembre. ■

AEGFA Formación **ONLINE**

AEGFA, siguiendo con su compromiso de aportar soluciones de mejora para las Flotas, te presenta este curso online para que, en tan sólo 20 minutos y desde cualquier dispositivo, tus conductores reciban la formación necesaria y el reconocimiento como **"Conductor de Flotas Certificado por AEGFA"**.

A diferencia de los cursos realizados hasta ahora, más enfocados al ámbito del fleet management, la **formación online va dirigida a los usuarios y conductores de coches de flota** así como a aquellas empresas que quieran reforzar los conocimientos de sus empleados en materia de **seguridad vial como parte de sus políticas de RSC y HSE**. Además, debido al excepcional momento en el que nos encontramos, con muchos empleados teletrabajando, la formación online es una excelente herramienta para reforzar y aumentar los conocimientos de los usuarios de flotas.

Por otro lado, la plataforma virtual sobre la que se realizan los cursos cuenta con una estudiada usabilidad que garantiza una buena experiencia para el usuario y un efectivo aprendizaje. Además, la plataforma permite controlar la realización de los cursos y obtener un **certificado personalizado una vez se ha visionado el curso y realizado el test correspondiente**.

OFERTA FORMATIVA CURSOS ONLINE AEGFA



Principios Básicos del Conductor de Flotas

En este compacto curso, de poco más de 20 minutos de duración, se repasan los conceptos básicos que todo usuario de un vehículo de empresa debe tener en cuenta cuando se pone al volante. Se repasan los principios esenciales de la conducción preventiva y la conducción eficiente, sin olvidar los factores de responsabilidad corporativa y actitud que un usuario de flotas tiene que interiorizar.



Fundamentos de seguridad vial laboral

Para las empresas preocupadas por la movilidad integral de la compañía, tan importante son los conductores de su flota como los empleados que llegan a los centros de trabajo con su vehículo particular. Es por ello que AEGFA ha elaborado un compacto curso enfocado a reforzar los conocimientos en conducción segura y eficiente de los conductores sin coche de empresa. En un momento en el que muchos estudios de movilidad auguran como tendencia un mayor uso del vehículo privado, este curso aumenta su importancia en el actual contexto.

La oferta de cursos se irá incrementando progresivamente en función de las necesidades de las corporaciones así como de la evolución del sector de la movilidad corporativa. El departamento de formación de AEGFA también puede adaptar los **cursos para aquellas empresas interesadas en realizar un curso a medida o reforzar un área concreta de la formación de sus conductores**.

SOLICITA TU DEMO



Implementación
rápida y económica

info@aegfa.com | www.aegfa.com

AEGFA
an AIAFA partner

Asociación Española de Gestores
de Flotas y de Movilidad

Jesús Cenalmor, responsable B2B de Stellantis



Jesús Cenalmor ha sido nombrado por el grupo Stellantis como nuevo Director de B2B en España y Portugal. De esa forma, Cenalmor será el máximo responsable de ventas corporativas para todas las marcas del grupo automovilístico integrado por las marcas de FCA y PSA. Hasta ahora era director de Piezas y Servicios de PSA, pero cuenta con

experiencia en el sector flotas, donde gestionó este canal y el renting dentro de Citroën. Francesco Colonnese, hasta ahora responsable B2B de FCA, es el máximo responsable de Alfa Romeo en España. Por su parte, Olivier Quilichini, homólogo de Colonnese en PSA, es el nuevo Deputy CEO de PSA Financial Services en nuestro país. ■

Alberto Olivera vuelve a smart



Desde el pasado mes de febrero, Alberto Olivera es el máximo responsable de smart España. Como CEO de la compañía reportará directamente al CEO de Europa y su principal función a corto plazo será de montar la estructura de la misma para iniciar

su desarrollo comercial a finales de 2022. El primer vehículo de la nueva empresa fruto de la joint venture entre Mercedes-Benz AG y GEELY será el modelo con el que esta nueva compañía iniciará su andadura en el mercado español. ■

Jesús Bóveda, Director Ventas Renault España



Desde el pasado 1 de abril Jesús Bóveda es el nuevo director de ventas de Renault en España, sustituyendo a Carlos Salas. Bóveda entró en el Grupo Renault en el año 2000 y cuenta con una gran experiencia internacional

pasando por las filiales de la marca en India o Sudáfrica.

En 2020 volvió a España para ponerse al frente de la Dirección de Marketing de Renault España Comercial. ■

MG regresa a España con una gama 100% eléctrica



La legendaria marca británica MG regresa al mercado español. Y lo hace para convertirse en referente de la movilidad eléctrica con una gama de modelos enchufables, accesibles (desde 23.500€) y con 7 años de garantía. Los objetivos son ambiciosos: comercializar en España más de 10.000 coches electrificados en 2023 con una red de concesionarios que dará cobertura al 95% del territorio nacional.

El catálogo de MG cuenta de momento con dos modelos. El MG ZS EV es un SUV compacto 100% eléctrico con 263 km de autonomía. El MG EHS es un híbrido enchufable que combina motor gasolina y eléctrico con una potencia combinada de 258 CV.

La gama se ampliará este mismo año con el Marvel R Electric, el buque insignia, y el MG 5, el primer familiar Station Wagon eléctrico del mercado. ■

Maxus llega a España de la mano de Bergé Auto



Este mes de junio, de la mano de Bergé Auto, se ha iniciado la comercialización de Maxus, una marca de origen asiático con un interesante portfolio de vehículos comerciales ligeros. Esta marca, que basa sus orígenes en la histórica marca británica Leyland, pertenece al grupo chino SAIC Motor, el séptimo fabricante mundial de automóviles y el mayor fabricante de baterías para automoción del mundo. En un primer momento Maxus ofertará, a través de una red de 30 concesio-

narios, tres modelos. El eDELIVER 3, 100% eléctrico con 90 kW (122 CV) y una autonomía que va de los 210 a 342 km. El eDELIVER 9, también 100% eléctrico, con 150 kW (204 CV) y autonomía de hasta 353 km. Por último, el DELIVER 9, disponible en versión furgón o chasis cabina, en este caso cuenta con un motor diésel de 163 CV.

El catálogo cuenta con una amplia variedad de configuraciones de carga: de 4,8 a 12 m³; y de 865 a 1.520 kg de carga útil. ■

ALD Automotive compra Bansabadell Renting



ALD Automotive ha firmado un acuerdo para adquirir Bansabadell Renting, la filial de renting de vehículos del Banco Sabadell en España.

Con esta compra, valorada en 59 millones de euros, ALD Automotive gestionará la flota de cerca de 20.000 vehículos del banco catalán. La adquisición también incluye la firma de un acuerdo de distribución de marca blanca por el que Banco Sabadell pondrá a disposición de sus clientes pymes y particulares en España una solución de renting de servicio integral gestionada por ALD.

El interés de ALD por BanSabadell Renting se remonta a 2019, pero el interés de otros actores del sector así como la pandemia demoraron las negociaciones entre las entidades.

No es la primera vez que ALD adquiere la división de renting de un banco en España. En 2017 compró BBVA Autorenting, añadiendo 25.000 unidades al parque vivo de la corporación de movilidad de Société Générale Group. ALD en España gestiona actualmente una flota de 120.000 vehículos, con contratos con grandes corporaciones, pymes y particulares. ■

Traxall aterriza en Turquía y Grecia



TraXall International sigue ampliando su cobertura geográfica. En esta ocasión, con un nuevo socio que le permitirá ofrecer sus servicios de gestión de flotas en Turquía y Grecia. En este sentido, TraXall ha llegado a un acuerdo con Pfilo, el proveedor de fleet-management más grande de Turquía con un parque móvil de 17.000 vehículos de clientes de primer nivel como HSBC, Ericsson, Johnson & Johnson y Pfizer. Además, Pfilo también presta sus servicios en Grecia. A partir de ahora, Pfilo se comercializará como TraXall Turquía.

Según el CEO de TraXall International, Ross Jackson, "Turquía es un mer-

cado clave para nosotros, que actualmente muestra un gran potencial de crecimiento y un marcado aumento en la demanda de clientes globales. Este acuerdo nos brindará un conocimiento local profundo de los mercados turco y griego y permitirá una mayor coordinación de las estrategias de los clientes internacionales, respaldando el enfoque de 'gestión local, visión global' que ha sido fundamental para el éxito de TraXall".

Con esta incorporación, TraXall ya cuenta con presencia en 30 países de Europa y América Latina donde gestiona más de 200.000 vehículos. ■



amac
Automotive Services

Ahora más que nunca, una solución a medida para tu flota.

Con nuestro completo software **AMAC Fleet Manager** y un gran equipo de profesionales tendrás la gestión integral que necesitas.

Amac Fleet Manager®

Fleet Solutions

📍 www.amacautomotive.com
✉ info@amacautomotive.com

📞 +34 933 704 077
🌐 [amacautomotive](https://amacautomotive.com)

Michel Kisfaludi

Director comercial Europcar Mobility Group España

"Apostamos con fuerza por el negocio corporativo con nuevos modelos de suscripción flexibles"



Hacía años que Europcar venía dedicando más esfuerzos a la conquista del cliente corporativo. Pero la caída del turismo provocada por la pandemia ha acelerado de forma importante el impulso de esta ofensiva, ofreciendo a las empresas aquello que más necesitan en entornos de incertidumbre: flexibilidad.

El año pasado fue un ejercicio muy negativo para las empresas de alquiler de vehículos, ¿esperáis cerrar 2021 con mejores cifras en el caso de Europcar?

Sin duda. 2020 fue un año muy complicado para el sector. Después del parón que supuso el confinamiento en marzo, a partir de julio vimos signos de recuperación, que se fueron apagando en la recta final del año, especialmente con las restricciones de los gobiernos alemán e inglés.

Pero para este año somos sin duda mucho más optimistas, aunque por supuesto también cautos. Las cifras del turismo nacional y extranjero son cada vez mejores y esperamos un mejor verano. De hecho, el verano pasado vimos que, en cuanto hay posibilidad de viajar, los turistas están deseando venir a España. Eso, unido a las vacunas, nos anima a pensar que este verano las cifras de alquiler van a ser mejores y que estamos arrancando, por fin, la recuperación.

Además, confiamos mucho en el negocio corporativo, que fue sin duda el modelo que mejor funcionó durante 2020. Las empresas no han parado de trabajar y con ellas hemos compensado, aunque lógicamente solo en parte, la enorme caída del turismo del año pasado.

Con el sector vacacional en mínimos históricos y con un ritmo de recuperación del que está por ver su rapidez, ¿centrará Europcar mayores esfuerzos en el cliente corporativo?

En una situación normal, el negocio se divide aproximadamente entre un 70% a nivel turístico y de ocio y un 30% de negocio corporativo. El año pasado, la caída del turismo a todos los niveles hizo que ese balance se equilibrara y los porcentajes se acercaran mucho. De hecho, el negocio corporativo aguantó muy bien y se mantuvo en cifras similares a las de 2019.

Por todo ello estamos apostando con fuerza por el negocio corporativo, especialmente con una serie de nuevos modelos de suscripción flexibles a largo plazo, que se han destapado como una gran fórmula para lo que necesitan hoy las empresas: flexibilidad.

“ Las empresas no han parado de trabajar y con ellas hemos compensado, solo en parte, la enorme caída del turismo del año pasado ”

Durante la pandemia, ¿se convirtió el vehículo de alquiler en una alternativa segura al transporte público o a otros medios de transporte colectivos?

Así es. El alquiler demostró ser una alternativa segura y cómoda a otras formas de transporte hacia las que los viajeros tenían más reticencias. El rent a car ha sido y es un refugio para los clientes. Desde el primer momento pusimos en marcha medidas muy estrictas de desinfección para que los clientes supieran que se iban a mover en espacios protegidos: limpiamos cada coche y cada mostrador después de cada alquiler y damos las llaves con “contacto cero”. Para que el cliente esté tranquilo, le entregamos el coche con un precinto que acredita que nadie ha entrado una vez que ha sido desinfectado.

Gracias a todo ello obtuvimos los certificados de AENOR y FE-NEVAL, que acreditan nuestros procesos de seguridad. Todo eso da confianza al cliente, que entiende que el riesgo de contagio disminuye al moverse en un vehículo individual.

Esa misma experiencia hemos tenido con el carsharing de Ubeeqo, que ha superado nuestras expectativas durante la pan-

demia; la gente lo ha entendido como una alternativa asequible y segura al transporte público y al coche en propiedad. Vamos a seguir apostando por este modelo porque está respondiendo bien en las grandes ciudades.

Muchas compañías demandan la máxima flexibilidad en sus necesidades de movilidad, ¿habéis percibido de alguna forma en Europcar este tipo de demanda?

Sin duda. De hecho, hace unos meses hicimos una encuesta entre nuestros principales clientes corporativos para ver qué piden hoy en día y su respuesta fue unánime: seguridad y flexibilidad. Así que hemos oído sus demandas y hemos reaccionado con nuevos productos para satisfacerlas. Hemos apostando por un modelo, el de la suscripción flexible, que se ajusta como un guante a lo que piden: precio mensual, todo incluido y sin permanencia.

Así no tienen que atarse a un contrato de larga duración ni a un *leasing*. Estos nuevos productos les dan la opción de coger coches o furgonetas cuándo y por el tiempo que quieran en función de su actividad. Cuando no los necesitan, simplemente nos los devuelven.

¿Está previsto lanzar nuevos servicios/productos enfocados a la movilidad de las empresas?

Nuestros últimos lanzamientos van en la línea que acabamos de comentar, con tres modalidades de suscripción en función de la duración: SuperFlex desde un mes de duración, Flex a partir de tres meses, con tarifas que bajan progresivamente, y DuoFlex, que combina el alquiler de un vehículo fijo y otro disponible cuatro días al mes. En ninguna de ellas el cliente tiene que hacer pago por adelantado ni tiene gastos de cancelación.

Son modelos similares a los de las plataformas de streaming de vídeo o música: el cliente paga por meses y, cuando no lo necesita, lo puede cancelar sin coste.

La demanda de vehículos eléctricos e híbridos por parte de las empresas está aumentando de forma muy importante en el canal corporativo, ¿está preparada Europcar para hacer frente a esta demanda?

Para nosotros es una prioridad desde hace mucho. Tenemos un programa muy ambicioso, "Una flota sostenible", para que más de un tercio de nuestros vehículos sean "verdes" (eléctricos, hí-

“ El carsharing de Ubeeqo ha superado nuestras expectativas durante la pandemia; la gente lo ha entendido como una alternativa asequible y segura al transporte público y al coche en propiedad ”

bridos enchufables e híbridos) en 2023. Para ello hemos firmado acuerdos para aumentar el número de puntos de carga de los eléctricos (quizá el mayor obstáculo para estos vehículos) con NewMotion, uno de los principales proveedores de recarga inteligente en Europa.

Pero la sostenibilidad no solo pasa por tener modelos ECO sino por ser muy estrictos con nuestra política de renovación de flota: cada ocho meses renovamos todos los modelos, con lo que siempre tenemos los menos contaminantes. Más del 83% de nuestros coches están por debajo de los 120 gr. de CO₂ por km.

Además, contamos con un

servicio de carsharing como el de Ubeeqo, que elimina hasta 10 vehículos privados de las calles por cada coche compartido.

Son diferentes opciones para afianzar al alquiler, en sus distintas modalidades, como la alternativa más sostenible a los problemas de movilidad y contaminación.

¿Creéis que las empresas todavía perciben a Europcar únicamente como una compañía de rent a car? ¿O esta percepción ya ha cambiado?

Creemos que ha cambiado. Obviamente el negocio del alquiler sigue suponiendo una parte muy importante de nuestro negocio, pero hace ya tiempo que dimos el paso para convertirnos en un proveedor global de soluciones de movilidad, desde el alquiler tradicional al coche compartido, pasando por el alquiler *low cost* de Goldcar.

No nos molesta que se nos recuerde como una empresa de rent a car, porque tenemos una historia de más de 70 años centrada en el alquiler. Pero lo cierto es que hace ya años que damos a los clientes, tanto de empresa como particulares, un abanico muy amplio de soluciones de movilidad que va mucho más allá.

¿Cómo ve el futuro del sector del rent-a-car teniendo en cuenta el negativo impacto de la COVID?

Creo que el futuro pasa por varios puntos: la flexibilidad y la sostenibilidad, de las que ya hemos hablado, serán claves, pero también la digitalización y la seguridad. Estamos viendo novedades que hacen el viaje del cliente más digital, de principio a fin: la llave digital, las oficinas inteligentes con dispensadores de llaves automáticos y los coches conectados que usan el Big Data son una realidad y seguirán mejorando en los próximos años.

Además, desde hace tiempo vemos un *boom* de distintas opciones de movilidad que ofrecen muchas más opciones de desplazamiento. Nosotros estamos convencidos de que lo necesitan las empresas son proveedores globales de soluciones de movilidad que simplifiquen su vida y sus gestiones. Muchas de ellas necesitan manejar distintas opciones en función de la época del año, de la evolución de los negocios o de la rotación de personal, por poner solo algunos ejemplos. Y tener un proveedor que te dé todos los servicios es muy cómodo.

De ahí el proceso de transformación de nuestro grupo, que está muy ligado al concepto de *Mobility as a Service*: queremos que las empresas sepan que con un solo proveedor pueden acceder a todas las necesidades, ya sea un coche compartido para unas horas -que da una experiencia muy cercana a un coche propio, pero ahorrando lo que implica tenerlo- o un alquiler, ya sea por un día o por tres años. ■



Ramón Bustillo

CEO AArenting Mobility

"Somos el primer gestor de flotas para pymes"



Autor del "Libro Blanco del Renting" y del "Manual del Gestor de Flotas"- publicado en esta revista-, Ramón Bustillo tiene una amplia experiencia en renting y la gestión de flotas, habiendo dirigido varias empresas de renting. Ahora vuelca toda su experiencia en AArenting Mobility, un proyecto enfocado a ayudar a las pymes a gestionar su flota en renting.

¿Qué es AArenting Mobility?

Somos un bróker de renting digital dirigido a pyme's y autónomos, un bróker algo atípico porque vamos mucho más allá de la comercialización de productos de distintos proveedores de renting. A diferencia del bróker habitual, acompañamos al cliente en su utilización de los vehículos de empresa: no solamente asesoramos sobre la opción más adecuada al contratar vehículo para cada diferente necesidad dentro

de la misma empresa. También, sobre todo, le acompañamos y damos apoyo en la gestión de la flota durante la vida útil de esas unidades contratadas.

A grandes rasgos, ¿cuáles son los principales servicios que ofrece AArenting Mobility?

En estos momentos ofrecemos a nuestros clientes asesoramiento en la contratación del renting tradicional (renting cerrado), renting flexible y renting de corto plazo a

“ Muchos de nuestros clientes se sorprenden cuando les decimos que contratar AArenting Mobility no tiene coste. A diferencia de otros brókers de renting digitales, nosotros reinvertimos en nuestro cliente una parte de nuestro fee ”

partir de 3 meses. En breve también lanzaremos un servicio de suscripción de 3, 6, 9 y 12 meses a través de una solución propia. Más adelante añadiremos motocicletas y otros tipos de vehículos.

Acompañar al cliente durante la vida de sus vehículos les facilita el prever o acelerar la resolución de incidencias: planificamos las revisiones o ITV's, analizamos la siniestralidad para tomar medidas correctoras o minimizamos las penalizaciones

por daños en las terminaciones. Todo ello siempre adaptado a la pequeña y mediana empresa, de forma que le sea sencillo y muy práctico a la vez.

¿Cómo funciona la contratación de los servicios de la compañía?

Muchos de nuestros clientes se sorprenden cuando les decimos que contratar AArenting Mobility no tiene coste. A diferencia de otros brókers de renting digitales, nosotros reinvertimos en nuestro cliente una parte de nuestro fee (obtenido de los operadores de renting al contratar vehículos con ellos).

De esta forma nos convertimos en el primer gestor de flotas especializado en dar servicio de gestión a la pequeña y mediana empresa. No elegimos solo la cuota más económica, sino la más rentable para cada caso, buscando el producto que mejor encaja según la necesidad: maximizar la rentabilidad en kilómetros altos, vehículos industriales, etc... Y todo ello sin coste para el cliente.

Al mismo tiempo, al ser una empresa totalmente digitalizada, la gestión y contratación puede realizarse totalmente online, con atención personalizada vía Whatsapp, mail, teléfono...

¿Qué valor añadido aporta AArenting Mobility respecto a otros brokers de renting?

Además de nuestra dilatada experiencia en el mundo del renting, nos caracterizamos por dos importantes conceptos. Por un lado, la independencia: no nos "casamos" con nadie porque nuestra prioridad es que nuestro cliente gestione su flota de forma eficiente, desde la contratación hasta su uso y posterior devolución del vehículo. Y por

“ En el mundo de la gestión de flotas se ha dedicado poca atención a las pymes o los autónomos ”

otro, el acompañamiento en la gestión de su flota. Nuestra especialidad no es simplemente buscar el mejor precio, sino que realizamos una constante labor de asesoramiento y acompañamiento en la gestión del parque móvil, algo que nadie ofrece a este tipo de empresa.

Además, contamos con una aplicación informática propia que nos permite personalizar esa gestión de apoyo a cada cliente en la forma que necesita.

¿Renunciáis a gestionar grandes flotas?

Sí, hay otras empresas especializadas para ello. Nosotros nos dirigimos a la pyme que tenga una flota de 2, 20 o 50 vehículos, no a grandes flotistas con 200 o 1.000 unidades.

¿Dónde residen las principales áreas de ahorro de una flota en una Pyme? ¿Son distintas de las de una gran flota?

Las áreas de ahorro son las mismas para todas las empresas. Y como siempre, la clave es elegir el vehículo correcto (tipo de combustible, equipamiento, características...) para cada necesidad. Además, en nuestro caso estamos muy atentos para aprovechar las oportunidades de las campañas que lanzan periódicamente los operadores de renting. Pero posteriormente a la contratación hay que estar atentos a los consumos y a la utilización de los vehículos. De nada sirve batallar 3 euros en la cuota mensual si después los consumos mensuales están por encima de la media, o el uso descuidado de un vehículo nos hace pagar elevadas penalizaciones en la terminación.

En estos momentos son Pymes y autónomos los que están "tirando" del renting, ¿por qué ahora? ¿podría decirse que las Pymes han sido históricamente las grandes olvidadas por los diferentes actores del sector?

En el mundo de la gestión de flotas se ha dedicado poca atención a las pymes o los autónomos. Es más, en estos momentos, muchos sólo les ven como un comprador a quien vender un

producto diseñado para grandes flotas, sin tener en cuenta las necesidades del cliente pequeño. Les dan la misma solución. Pero las necesidades son diferentes. Nosotros llegamos para dar cobertura a las necesidades de esta tipología de cliente históricamente olvidado.

“ Nuestra especialidad no es simplemente buscar el mejor precio, sino que realizamos una constante labor de asesoramiento y acompañamiento en la gestión del parque móvil ”

Teniendo en cuenta la actual situación de incertidumbre, especialmente económica, no todo el mundo se lanzaría a poner en marcha una iniciativa empresarial como esta...

Sin duda, es un reto y, especialmente, en un momento como este. Pero está claro que la necesidad es real y está ahí. En momentos de incertidumbre como los actuales, la PYME tiene aún mayor necesidad de apoyo y no podíamos dejar pasar la oportunidad de trabajar este segmento tan importante del mercado, en el que tan necesaria es nuestra flexibilidad de adaptación a cada caso. ■



Arval digitaliza la entrega y devolución de vehículos



Arval ha lanzado una nueva plataforma digital que agiliza y facilita la entrega y devolución de vehículos a clientes y concesionarios. Las ventajas y los ahorros generados son importantes en materia de reducción de tiempo, trámites y eliminación del uso de papel.

Mediante la nueva plataforma web- no hay que descargar App- los clientes de Arval pueden reservar cita con el concesionario para recoger o devolver cualquier vehículo de renting contratado con Arval; firmar digitalmente las actas de entrega y devolución; o consultar el precio de compra de su vehículo.

La plataforma también avisa al cliente del momento en el que el vehículo está disponible en el concesionario y le permite reservar la cita de manera online, para recogerlo de forma rápida y sencilla.

Gracias a esta nueva plataforma digital, los concesionarios podrán eliminar las actas en papel y los retrasos burocráticos. Cada concesionario puede gestionar su alta en la plataforma de un modo muy sencillo, a partir de un email de Arval. También podrán gestionar pedidos, concretar la cita con cliente, firmar digitalmente la entrega y devolución de vehículos; o ver cuál es el estado de los pedidos con Arval. ■

ALD Automotive, socio de Lynk & Co para las ventas corporativas



ALD Automotive y la marca de vehículos Lynk & Co han firmado un acuerdo de colaboración para "convertirse en socios preferentes de movilidad y proporcionar servicios de renting tanto a grandes corporaciones como a pequeñas y medianas empresas en 7 países de Europa: Alemania, España, Italia, Francia, Holanda, Bélgica y Suecia."

De esta forma, los clientes corporativos podrán acceder a los servicios completos de renting para el SUV 01 híbrido o híbrido enchufable de Lynk & Co, marca del gigante chino de automoción Grupo Geely.

Todos los modelos, disponibles en azul o negro, fabricados en bue-

na parte con materiales reciclados (ECONYL®) y disfrutan de opciones de uso compartido y una autonomía eléctrica de 69 km para el motor híbrido enchufable. Los paquetes de renting están disponibles con duraciones y kilometraje flexibles.

ALD Automotive gestionará el contrato de renting durante toda su vigencia y la oferta estará disponible de forma digital próximamente en todos los países, e incluso el contrato podrá gestionarse de manera online a través de la plataforma digital de ALD Automotive, desde la evaluación del crédito hasta la firma electrónica del mismo. ■

Europcar lanza un modelo de suscripción flexible de vehículos para empresas



Teniendo en cuenta la incertidumbre y los cambios en la movilidad que ha generado la pandemia, Europcar quiere acercar los modelos de suscripción a las empresas.

Con un periodo mínimo de un mes, cada empresa puede modular su suscripción en función de sus necesidades, sin compromiso, sin pago por adelantado y sin gastos de cancelación. Esta flexibilidad también se traslada a la hora de elegir un modelo concreto o el kilometraje. Además, todos los contratos de suscripción incluyen el mantenimiento, la asistencia,

el seguro y los neumáticos en la cuota mensual.

Europcar ofrece tres modalidades distintas de su fórmula de suscripción flexible. Por un lado, SuperFlex: desde un mes de duración; Flex: a partir de tres meses de suscripción, con tarifas que bajan progresivamente.

Aunque seguramente la variante más innovadora es DuoFlex. En esta modalidad las empresas cuentan con un vehículo fijo durante todo el mes. Pero además tienen un segundo vehículo disponible que puede ser utilizado durante cuatro días ese mismo mes. ■

Iberdrola adjudica contratos por 50M€ a instaladores de infraestructura de recarga en España



Iberdrola continúa con el pie en el acelerador en el ritmo de instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos. La eléctrica española ya ha adjudicado contratos para la instalación de soluciones de recarga en España por importe de 50 millones de euros a 20 pymes de 11 Comunidades Autónomas.

Esta inversión se traducirá en 3.600 puntos de recarga, tanto para empresas como en vía pública, con cargadores rápidos de 50 kW, súper rápidos de 150 kW y ultra rápidos, de 350 kW. Además, según Iberdrola estos contratos generarán empleo para

200 profesionales en nuestro país.

Según la compañía, con esta acción se "contribuye así a dar visibilidad a la industria instaladora de infraestructura y soluciones de recarga para vehículo eléctrico, actuando como empresa tractora de una cadena de valor en sectores de futuro y contribuyendo a la recuperación económica y el empleo."

De esta forma, Iberdrola sigue avanzando en su plan de movilidad sostenible, que prevé la instalación de 150.000 cargadores eléctricos en hogares, empresas y en la vía pública con una inversión de 150M€. ■

Madrid modifica la ordenanza de movilidad sostenible

ADIÓS MADRID CENTRAL

En las próximas semanas se pondrá en marcha en Madrid una nueva ordenanza de movilidad sostenible y que sustituirá "Madrid Central", la anterior propuesta impulsada por el gobierno de Manuela Carmena aprobada en 2018.

La modificación de la actual ordenanza, que en estos momentos está "tumbada" por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid por un defecto de forma, redefine o retoca 109 de los 245 artículos de "Madrid Central". Se estima que se reducirán 1.147 toneladas anuales de óxidos de nitrógeno (NOx).

En las zonas de más ocupación y circulación se pondrá en marcha una tarifa dinámica del SER durante los días más contaminación. Es decir, que la tarifa será más cara en función de la polución

Cambio de nombre

El primer cambio es su denominación, pasándose a llamar Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro. Sin embargo, se mantienen las restricciones ya conocidas y su área de aplicación. Es decir, solo podrán circular por esta área los vehículos con etiqueta ECO y CERO. Los de etiqueta B y C solo podrán acceder para estacionar en un parking.

El cambio principal es que equipara a los comerciantes de la zona con los residentes. Es decir que estos disfrutarán de las mismas excepciones de los empadronados en esta zona, pudiendo acceder y circular por esta ZBE sin restricciones.

Por otro lado, y debido a sus elevados niveles de contaminación, también se crea la ya anunciada ZBE de Especial Protección de Plaza Elíptica. Sin embargo, solo tendrán restringido el acceso a esta zona los vehículos sin etiqueta.

Según el Ayuntamiento, esta medida en particular permitirá disminuir en un 18,6 % el tráfico en dicha zona.

Adiós a los coches sin etiqueta en 4 años

Uno de los objetivos del ayuntamiento de la capital es la desaparición progresiva de la circulación de los vehículos sin etiqueta en una acción calendarizada parecida a la que se ha puesto en marcha en Barcelona.

Desde 2022 hasta 2024 se irán ampliando las zonas (incluyendo la M-30) que prohibirán el acceso a los coches sin etiquetas, aunque solo a los que no estén dados de alta en la ciudad. Será en 2025 cuando la prohibición también se aplique a aquellos que pagan el impuesto de circulación en la capital.

Más novedades

La ordenanza contempla la puesta en marcha de zonas de estacionamiento regulado (SER) en hasta 20 barrios más, pasando de 49 a 69, y desapareciendo las zonas de aparcamiento vecinal.

Por otro lado, en las zonas de más ocupación y circulación se pondrá en marcha una tarifa dinámica del SER durante los días más contaminación. Es decir, que la tarifa será más cara en función de la polución.

También se crearán las llamadas plazas de alta rotación (de color azul y blanco) con un tiempo máximo de 45 minutos de estacionamiento. Estarán situadas en zonas de intensa demanda de aparcamiento por su proximidad a sedes de administraciones públicas, centros oficiales, equipamientos sanitarios, educativos, culturales, sociales y deportivos o zonas comerciales.

Madrid Central cambia de nombre. Pero la nueva Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección del Distrito Centro mantiene las restricciones ya conocidas y su área de aplicación

En cuanto a las zonas de carga y descarga, se prevé un registro automatizado de los vehículos comerciales con un tiempo máximo de 30 minutos (excepto para los de bajas emisiones).

En lo referente a bicicletas y VMP, se obligará a sus usuarios a hacer uso del casco. No podrán circular por túneles (salvo que dispongan de carril reservado) y solo podrán estacionar en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello, preferiblemente en la calzada.

Por otro lado, se reservarán unas plazas exclusivas con puntos de recarga para flotas compartidas.

Por último, la ordenanza contempla la creación de una comisión de movilidad aérea de manera pionera para establecer las condiciones de los vuelos con drones y habilita bancos de prueba para experimentos de movilidad. ■

NUEVO IMPUESTO

sobre las emisiones de CO2 en Cataluña

El próximo 15 de septiembre se iniciará en Cataluña el periodo de pago del nuevo impuesto sobre emisiones de CO2 de los vehículos. ¿Quién debe pagarlo? ¿Cuál es su coste? Aquí tienes todos los detalles.

En línea con la fiscalidad ambiental impulsada desde las instituciones europeas, la Generalitat de Catalunya ha desarrollado esta nueva figura impositiva aplicable a los vehículos de tracción mecánica. Un impuesto dispuesto sobre aquella máxima de "quien más contamina, más paga". De hecho, muchos países europeos como Alemania, Bélgica, Francia o Finlandia cuentan con tasas parecidas y que tienen en cuenta el CO2 de los vehículos para establecer su coste.

El nuevo gravamen es 100% finalista, ya que la totalidad de la recaudación se destinará "a alimentar a partes iguales el Fondo climático y el Fondo del patrimonio natural, con el objetivo de invertir en acciones de mejora del entorno y del transporte público, fomentar las energías renovables y los vehículos limpios, e impulsar la movilidad sostenible, la gestión de los parques naturales y la investigación."

La Generalitat espera recaudar unos 67,4 millones de euros. Y según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), de un censo aproximado de 4,85 millones de vehículos, el impuesto afectará este año a un total de 2,31 millones.

QUIÉN DEBE PAGAR Y QUIÉN NO EL NUEVO IMPUESTO SOBRE EMISIONES

- Las personas (físicas y jurídicas) que sean titulares de un vehículo (turismo, furgoneta o motocicleta) con domicilio fiscal en Cataluña en 2020.
- Las personas jurídicas sin residencia fiscal en Cataluña, pero que tengan un establecimiento, sucursal u oficina y vehículos registrados en Cataluña durante el 2020.
- Quedan exentos del impuesto los vehículos 100% eléctricos, los ciclomotores, los camiones o vehículos de más de 3,5 toneladas, los autocares y los vehículos autorizados a transportar más de 9 personas (incluyendo el conductor). Tampoco tributan los vehículos con matrícula de vehículo histórico.

Durante este primer año de aplicación, quedan exentos de pagar todos los turismos y motocicletas que emitan menos de 120 g de CO2/km y las furgonetas que emitan menos de 160 g/km

- Vehículos oficiales, de representaciones diplomáticas y organismos internacionales.
- Ambulancias y vehículos de transporte sanitario.
- Vehículos adaptados para la conducción de personas con movilidad reducida.

Por otro lado, durante este primer año de aplicación, que corresponde al ejercicio 2020, quedan exentos de pagarlo todos los turismos y motocicletas que emitan menos de 120 g de CO2/km y las furgonetas que emitan menos de 160 g/km, de acuerdo con las emisiones oficiales de cada modelo.

Si el vehículo se adquirió durante 2020, es necesario pagar la parte proporcional de días desde la fecha de la compra. Si el vehículo era usado, deberá pagar el impuesto quien fuera titular del vehículo el 31 de diciembre de 2020.

Coste orientativo impuesto CO2 2020

g/Km	Quota 2020 (€)	
	Turismos y motos	Vehículos comerciales (N1)
120	0	-
130	5,5	
140	11	
150	17,5	
160	24	0
170	32	3
180	40	6
190	48	9
200	56	12
250	111	27
300	166	42
350	221	57
400	276	72

¿CUÁL ES EL COSTE DEL NUEVO IMPUESTO?

Los vehículos por encima de los 120 g/km de CO2 tendrán que pagar una cuota que se va incrementando por tramos y que va de los 0,55 a los 276 €, para turismos y motos, y de los 0,3 a los 87 €, para furgonetas.

Cuando el importe total a ingresar sea inferior a 6 € no se genera obligación tributaria.

Para el ejercicio 2021 los turismos pasarán a tributar a partir de 95 g/km, y las furgonetas a partir de 140 g/km.

Desde el pasado 1 de mayo está disponible un padrón con todos los vehículos y el importe a pagar correspondiente que puede consultarse en esta página web: <http://atc.gencat.cat/es/tributs/impost-emissions-vehicles/acces-padro/> ■

Leasys abre en Alicante la primera Mobility Store de España



El aeropuerto de Alicante ha sido elegido como primer punto de la futura red española de oficinas Leasys Mobility Store. Se trata de un centro físico donde los clientes pueden acceder a todo tipo de servicios de movilidad, ya sea alquiler a corto, medio y largo plazo, puntos de recarga para vehículos eléctricos, etc.

La oficina de Alicante es la primera de las más de 50 nuevas ubicaciones que Leasys España tiene previsto abrir este año, incluyendo grandes ciudades como Madrid, Barcelona o Sevilla. Leasys es una marca de Stellantis y

filial de FCA Bank, que ya es líder del mercado en Italia y se encuentra entre los 6 principales actores del alquiler a largo plazo en Europa.

Espera contar con 1.500 tiendas a finales de 2022 en los cinco principales mercados europeos: Italia, Francia, Reino Unido, España y Alemania. Para ello espera poder gestionar una flota total de más de 450.000 vehículos, de los que 20.000 estarían en España.

Además, Leasys, que está presente en diez países europeos, tiene la intención de ampliar su presencia a tres más para finales de 2021. ■

La experiencia en gestión de flotas de Optimum Automotive llega a España



La empresa francesa Optimum Automotive ha iniciado sus operaciones en la península ibérica con el objetivo de optimizar la gestión de flotas de corporaciones españolas y portuguesas.

Con casi 15 años de experiencia en el sector de las flotas conectadas, Optimum Automotive está especializada en el diseño, desarrollo y comercialización de soluciones para parques móviles corporativos, ya sean empresas privadas o entidades públicas. Actualmente, cuenta con una flota conectada superior a los 100.000 vehículos con una cartera de más de 5.000 clientes y presencia en 15 países.

Dispone de una plataforma de software así como un ecosistema de aplicaciones móviles, tanto para el

gestor como para sus conductores.

Cada empresa selecciona la gama de servicios requeridos en función de sus necesidades, eligiendo entre diferentes paquetes: desde la gestión del parque (conectado o no) a la geolocalización, pasando por servicios de carsharing y carpooling o la protección y seguridad de equipos/conductores que trabajan en zonas aisladas.

Además, Optimum Automotive realiza un acompañamiento y seguimiento en la implantación de sus soluciones. Para aquellas flotas de tamaño considerable, Optimum Automotive propone una fase de auditoría que permita identificar las herramientas de optimización que deben aplicarse de forma prioritaria, así como una hoja de ruta evolutiva. ■

Bosch Car Service celebra su centenario



La red de talleres Bosch Car Service cumple este año el primer centenario de su fundación. Fue en 1921 cuando Max Eisenmann & Co., un taller de reparación de automóviles con sede en Hamburgo, se convirtió en el primer taller oficial de instalación y reparación de Robert Bosch AG.

Cien años después, Bosch Car Service es la red de talleres independientes más grande del mundo, con más de 15.000 socios en 150 países.

Robert Bosch, fundador de la empresa matriz, reconoció desde el primer momento la necesidad de una red de talleres de reparación a nivel mundial. Y a medida que aumentaba el número de conductores, también lo hacía la demanda de conocimientos

especializados. Y un siglo después, los miembros de esta red de talleres siguen recibiendo apoyo en forma de tecnología punta de diagnóstico, una eficaz logística de repuestos y acciones de marketing.

Detrás de esta red de talleres encontramos lógicamente a Bosch, uno de los grupos industriales más grandes del mundo.

Solo en I+D emplea a 72.000 personas. Y en 2019 invirtió 6.100 millones de euros en esta área. Con 4.202 solicitudes de patente en 2019, Bosch es uno de los impulsores más importantes de la innovación en el campo de la movilidad, lo que beneficia a las empresas de Bosch Car Service y a sus clientes. ■

LeasePlan renueva 650 vehículos de Adif



El operador de renting LeasePlan ha sido la adjudicataria de la licitación pública para renovar la flota lanzada por Adif, ente público encargado de administrar las infraestructuras ferroviarias de nuestro país.

LeasePlan deberá entregar un total de 650 vehículos, de los que 354 son de Volkswagen Vehículos Comerciales. Además, deberá encargarse del mantenimiento y reparaciones durante los próximos 5 años, con un presupuesto de más de 20 millones de euros.

El grueso de la nueva flota corresponde a 320 furgonetas pequeñas. El

resto del parque móvil estará conformado por vehículos SUV/todoterreno, furgonetas grandes y turismos pequeños.

La función de los vehículos será la de facilitar el desplazamiento del personal de Adif para la realización tanto de labores de mantenimiento como de construcción, vigilancia o seguridad, y aquellos otros servicios necesarios para el desarrollo de la normal actividad de la empresa pública.

La entrega del nuevo parque móvil deberá producirse durante los próximos 6 meses. ■

Los PHEV de BMW pasarán a modo eléctrico al detectar las ZBE



Ayudar a los conductores a sacar el máximo provecho de la tecnología híbrida enchufable (PHEV) y mejorar la calidad del aire de las ciudades. Con este doble objetivo, el Grupo BMW pone en marcha en España una innovadora tecnología en sus vehículos PHEV que cambiarán automáticamente al modo eléctrico cuando el vehículo detecte que entra en una zona considerada como núcleo urbano central o de bajas emisiones.

Las delimitaciones de las zonas de bajas emisiones para los coches híbridos enchufables con sistema operativo 7.0 llegarán a partir de julio. Y las dos primeras ciudades serán Madrid y

Barcelona.

España se une así a las más de 80 ciudades europeas en las que el Grupo BMW ya tiene funcionando a pleno rendimiento este innovador desarrollo tecnológico.

Por otro lado, y para potenciar el uso del modo cero emisiones, por cada kilómetro conducido en modo eléctrico, los conductores recibirán una compensación en puntos. En el caso de hacerse en una zona urbana designada como de bajas emisiones, los puntos se multiplicarán por dos. Estos puntos podrán canjearse por descuentos en los puntos de recarga de la infraestructura BMW Charging. ■

Toyota desarrolla la primera clínica móvil de hidrógeno



Este verano se realizarán las primeras pruebas piloto de la primera clínica móvil del mundo propulsada por pila de combustible de hidrógeno. Desarrollada por Toyota y el Hospital Kumamoto de Cruz Roja en Japón, el objetivo es demostrar la eficacia de la tecnología FCEV en el campo de la medicina y las medidas de respuesta ante desastres naturales, cuya frecuencia se ha incrementado en los últimos años.

Desarrollada sobre la base del minibus Coaster de Toyota y añadiendo el sistema de pila de combustible del Mirai, dispone de varias tomas de corriente auxiliares de 100 VCA, no solo dentro del habitáculo sino también en el exterior. De esta forma puede suministrar electricidad en caso de cortes energéticos en zonas de crisis. También está equipado con un siste-

ma de alimentación CC externo que proporciona suministro energético de gran potencia y capacidad —9 kW de potencia máx. y unos 90 kWh de capacidad de suministro—.

Las pruebas piloto aspiran a alcanzar un suministro energético suficiente en caso de catástrofe, con vistas a un aprovechamiento efectivo de la capacidad de suministro del vehículo en servicios médicos y en zonas afectadas por desastres. Además del transporte de pacientes de urgencias, apuestan por su amplio potencial en el ámbito sanitario, como el suministro eléctrico a autobuses de donación de sangre y vehículos para revisiones médicas, la posibilidad de desplazarse a zonas más despobladas como clínica móvil o la funcionalidad como vehículo de pruebas PCR móvil. ■

Domino's ya reparte pizzas en vehículos autónomos



Todavía quedan unos años para que los vehículos autónomos circulen masivamente por nuestras carreteras. Pero la era de los repartos a domicilio sin repartidores se está acercando. Así lo han demostrado Domino's, la cadena de restaurantes especializada en pizzas, y Nuro, compañía de robótica especializada en el desarrollo de vehículos autónomos. Ambas empresas están experimentando desde el pasado mes de abril un servicio entrega de pizzas a domicilio con un vehículo sin conductor en Houston. Algunos clientes seleccio-

nados que realicen un pedido mediante la web de Domino's, en ciertos días, horas y ubicaciones, podrán elegir recibir su pizza con el Nuro R2.

Cuando el vehículo llega a su destino, el comprador deberá introducir un PIN exclusivo en la pantalla del R2 para que se abra el compartimento de carga y poder recoger la pizza.

El Nuro R2 ya inició una prueba piloto el año pasado, también en Houston, para el reparto a domicilio de medicamentos de una red de farmacias norteamericana. ■

ŠKODA da una segunda vida a las baterías de VE en sus concesionarios



La marca checa ha puesto en marcha un sistema de almacenamiento de energía inteligente aprovechando las baterías de los coches eléctricos usados de sus modelos enchufables.

Dicho sistema puede contener hasta 20 baterías de los modelos híbridos enchufables SUPERB iV y OCTAVIA iV, cada una con 13 kWh, o cinco baterías de 82 kWh del SUV eléctrico ENYAQ iV. El sistema tiene una capacidad total de 328 kWh, que pueden utilizarse para suministrar puntos de carga rápida con una potencia de transmisión de hasta 150 kW.

Tras una prueba piloto, ŠKODA ha empezado a poner este sistema a disposición de sus concesionarios oficiales. De esta forma, las concesiones pueden almacenar de forma temporal los excedentes de energía generada por sus sistemas fotovoltaicos y usarla energía para iluminar

sus instalaciones, hacer funcionar el aire acondicionado u ofrecer energía a puntos de carga rápida de hasta 150 kW. El sistema de almacenamiento de energía puede escalarse hacia arriba o hacia abajo, y las baterías pueden intercambiarse en unos pocos pasos, si es necesario. Podrían construirse más de 4.000 de estas unidades de energías sostenibles a lo largo de los próximos años.

La experiencia de este proyecto piloto demuestra que la capacidad de las baterías en sistemas de almacenamiento estacionarios solo se reduce en un 2% cada año. Por lo tanto, el sistema extiende la vida útil de las baterías en hasta 15 años, mejorando significativamente su huella de carbono.

De momento, ya se han recibido 160 encargos de concesionarios de la República Checa, Alemania, Países Bajos y Eslovaquia. ■

Iberdrola se encarga de todo para
que recargues tu coche eléctrico.



Hasta un

90%

de ahorro frente
a un vehículo diésel
o gasolina.

**SMART
MOBILITY**



Te instalamos el punto de recarga.
En tu garaje particular o comunitario.
Y todo con energía 100% renovable.
Ven y empieza a ahorrar.

900 24 24 24 | iberdrola.es



IBERDROLA

SEAT León

Híbrido enchufable

SEAT FOR BUSINESS



Es otra historia.

Con el **SEAT León Híbrido enchufable** da igual donde esté tu próximo negocio. Su motor de gasolina te llevará todo lo lejos que quieras. Y si lo que necesitas es moverte por la ciudad, tendrás hasta 60 km de autonomía eléctrica y todas las ventajas de la etiqueta 0.