



Contención de costes futuros en el ámbito de la movilidad

P 6

FABRICANTES

P 13



El futuro de los servicios de movilidad urbana

ESPECIAL

P 19



Especial Flotas Sostenibles

MOVILIDAD

P 38



¿Coche de empresa o Mobility Budget?

Mercedes-Benz
Empresas



Nuevo EQB. Espacio para emprender.

En tu vida profesional siempre buscas dar más de ti. Por suerte, el **EQB 100% eléctrico**, el nuevo SUV de Mercedes-EQ, se ajusta a tus objetivos empresariales dándote más espacio, hasta 7 plazas y más autonomía, hasta 592 km en ciudad. Estrénalo sin entrada y deja que se convierta en el mejor compañero para tu día a día.

Mercedes-Benz



Asóciate gratis y pasa a formar parte de AEGFA

www.aegfa.com

Edita:

AEGFA
CIF G64763410
Plaça d'Ausiàs March, 1
08195 Sant Cugat del Vallès
+34 932 042 066
info@aegfa.com
www.aegfa.com

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:

David Vega

Colaboradores:

Ramón Bustillo
Beatriz de Dueñas

Impresión:

Gráficas Andalusi

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

Plaça d'Ausiàs March, 1
08195 Sant Cugat del Vallès
+34 932 042 066
www.aegfa.com
info@aegfa.com
@AEGFA1

Reducir el impacto de la huella medioambiental de los parques móviles corporativos siempre ha sido uno de los desafíos más importantes para los gestores de flotas. Algunas empresas tomaron conciencia hace tiempo sobre la importancia de la sostenibilidad de su movilidad. Pero no siempre los *fleet-managers* han encontrado la complicidad suficiente en los diferentes estratos de su compañía para afrontar con éxito la reducción de las emisiones de la flota.

Sin embargo, la electrificación de las flotas en el continente europeo ya no admite excusas ni demoras. El panorama legislativo nacional, impulsado por directivas de la UE, configura un contexto a corto plazo en el que la movilidad solo será posible si es próxima a las cero emisiones. Ejemplo de ello son las Zonas de Bajas Emisiones, la prohibición de vender vehículos de combustión interna a partir de 2035 o la Ley de Cambio Climático y Transición Energética del gobierno de España.

Por suerte, los fabricantes nos ofrecen modelos que ya no admiten “peros”. Y existen diferentes herramientas y soluciones, desde los operadores de renting a las compañías de software y telemática, que ayudarán al gestor de flotas a tomar las decisiones más adecuadas en esta transición hacia una movilidad corporativa realmente sostenible.

También desde AEGFA hace tiempo que alentamos a las empresas a apostar por unas flotas más eficientes y “verdes”. Ya sea a través de formaciones, eventos y, especialmente, desde nuestras certificaciones como la **Acreditación Flota Ecológica o la Certificación Europea de Movilidad Corporativa Sostenible (ECSM)**.

Y para seguir profundizando sobre los nuevos retos acerca de la sostenibilidad en la movilidad corporativa, os esperamos el **próximo 25 de octubre en el ECOFLEET Meeting Point** que celebraremos en el Circuito de Barcelona-Catalunya.

¡Nos vemos pronto!

Jaume Verge
Vicepresidente de AEGFA



AEGFA News

LA REVISTA PROFESIONAL PARA GESTORES DE FLOTAS Y DE MOVILIDAD

GESTIÓN



6 Contención de costes futuros en el ámbito de la movilidad



10 Zonas de Bajas Emisiones: Ese gran reto



13 El futuro de los servicios de movilidad urbana

EMPRESAS Y ENTIDADES

16 Empresas y entidades

ESPECIAL FLOTAS SOSTENIBLES



21 Argumentos para convencer a tus conductores sobre el vehículo eléctrico



24 Los vehículos eléctricos con más autonomía



26 ¿Qué sector económico tiene la flota más sostenible?

29 Renault Megane E-TECH

30 Mercedes-Benz GLC

31 Hyundai Tucson PHEV

32 Toyota bZ4X

FABRICANTES

27 Fabricantes

MOVILIDAD



38 ¿Coche de empresa o Mobility Budget?

NUEVAS TECNOLOGÍAS

44 Nuevas tecnologías

SEAT **Ateca**

SEAT **FOR BUSINESS**



**Trabaja
a lo grande.**

Cuando te gusta lo que haces, lo vives a lo grande. Sobre todo, con un compañero como el SEAT Ateca, que calcula tu ruta y la distancia que queda hasta tu destino, encuentra aparcamiento o gasolineras por ti y te mantiene al día de tus contactos de teléfono y whatsapp. Estar completamente conectado donde quiera que estés, es trabajar a lo grande.



Contención de costes futuros en el ámbito de la movilidad

Vamos a intentar desarrollar algunas medidas que el gestor puede adoptar para reducir el impacto de la subida de precios en las cuentas de la empresa.



Protegerse de la inflación

En un escenario de incremento de costes, la mejor forma de contener las subidas de precios es contratar con precio cerrado para los próximos años. Una receta aparentemente sencilla, pero que no está disponible en la mayoría de los productos y servicios necesarios para una empresa, lo que la hace muy dependiente de las variaciones de precios en las materias primas, suministros, energía...

Dentro del ámbito de la movilidad, el Gestor de Flotas sí tiene una herramienta muy útil para evitar esas subidas de precios: contratar los vehículos en renting. La cuota fija le permite tener un coste prefijado para los próximos años en los diferentes servicios que incluye esta fórmula. De media, los costes cubiertos por la cuota de renting representan entre el 60 y el 70%.

Si el coste de carburante, que de media representa aproximadamente el 72% del coste total de uso de un vehículo, poder mantener fijo sin incrementos casi tres cuartas partes del coste total es un beneficio económico muy importante con la actual previsión de inflación futura.

Tanto si la flota es de propiedad o de renting, una alternativa con aplicación a corto plazo es ampliar los plazos de tenencia de los vehículos.

La década de los 20 de este siglo parece empecinada en generar incertidumbre. La invasión rusa de Ucrania es la guinda del pastel de un escenario postpandemia que ya era suficientemente complicado. Ante circunstancias como la falta de stock de vehículos o el incremento de precios de la energía y las materias primas, parece necesario contemplar la adopción de nuevas estrategias en gestión de flotas y movilidad corporativa.



Alargar y ampliar plazos

Tanto si la flota es de propiedad o de renting, una alternativa con aplicación a corto plazo es ampliar los plazos de tenencia de los vehículos. La menor actividad económica que se prevé en el futuro próximo puede tener, entre otras, dos consecuencias para la empresa:

- Una menor actividad que implique una reducción de desplazamientos, y por tanto menor kilometraje a recorrer por los vehículos.
- Una reducción de personal para adaptar los recursos a la actividad, lo que conllevaría zonas más amplias a cubrir por el personal activo, con una doble consecuencia: menor número de vehículos en flota y mayor kilometraje de los vehículos activos.

La ampliación de contratos, o de tenencia en caso de compra, ha de permitir un ahorro de costes, en mayor o menor medida en función del plazo a ampliar, kilometraje, etc. Es necesario revisar la situación y estimación de uso futuro de los diferentes vehículos, para lo que se necesita trabajar de forma estrecha con otros departamentos de la empresa: RRHH, Comercial, Técnico...

En el caso de vehículos en renting, la ampliación de plazos protege a la empresa de la inflación prevista durante un periodo de tiempo superior. En cualquier caso, la ampliación deberá realizarse aplicando criterios que probablemente impliquen una actualización de la Car Policy de la empresa.

La ampliación de contratos, o de tenencia en caso de compra, ha de permitir un ahorro de costes, en mayor o menor medida en función del plazo a ampliar, kilometraje, etc.





Ya no hace falta traje para ir de etiqueta



08 VWG

Golf 8. Cuida la imagen de tu negocio.

Prestigio, estilo, tecnología... Un Golf lo dice todo de tu empresa, pero ahora más. Porque con sus nuevos motores semihíbridos Mild Hybrid con etiqueta ECO o los híbridos enchufables eHybrid de hasta 150 kW (204 CV) o GTE de 180 kW (245 CV) con etiqueta ZERO, la sostenibilidad llega a tu hoja de ruta sin renunciar a nada. ¿Hay mejor forma de llevar etiqueta?



V4B
Volkswagen for Business

Gama Golf 8: consumo medio WLTP (l/100 km) de 4,2 a 5,7.
Emisión de CO₂ WLTP (g/km) de 110 a 129.

volkswagen.es



En caso de necesidad de nuevas unidades, es importante intentar concentrar las compras de modelos en el menor número de marcas posible, dado que las marcas aplican condiciones escalables según el volumen de compra.



Compartir vehículos

La menor utilización de los vehículos como consecuencia de la reducción de actividad prevista en muchos sectores de la economía, hace que los tiempos de no utilización sean mayores. En ocasiones, será posible compartir vehículos entre diferentes conductores, con el consiguiente ahorro de costes. En estos casos, será muy útil utilizar alguna de las aplicaciones existentes que permitan tanto la facilidad de uso para los conductores, como el control por parte del Gestor de Flota.

Sí será muy importante, como en todos los casos en que se da el uso compartido de vehículos, controlar tanto el repostaje y coste de combustible, como la gestión de las revisiones e intervenciones de mantenimiento necesarias en los vehículos.

En el caso de vehículos eléctricos, algunas aplicaciones controlan el nivel de carga de la batería, por lo que habrá de aplicarse un mínimo de carga previo a su uso para evitar que el vehículo se quede sin carga en un desplazamiento. Es necesario comunicar de forma muy clara a todos los usuarios quién ha de repostar o enchufar el vehículo eléctrico, llevar y recoger el vehículo de taller en caso necesario, etc.



Concentración de marcas

En caso de necesidad de nuevas unidades, es importante intentar concentrar las compras de modelos en el menor número de marcas

posible. Dado que las marcas aplican condiciones escalables según el volumen de compra, concentrar las compras en el menor número de marcas permitirá obtener mejores condiciones económicas, con el consiguiente ahorro de costes. Esta concentración no se extiende a nivel de grupo, al menos a nivel del mercado español, pues los grupos aplican este escalado de condiciones a nivel de marca.

Dicha concentración permitiría paliar, aunque solo en parte, el impacto de las subidas de precios y reducción de condiciones de la mayoría de las marcas, en el contexto actual de subidas de precios de componentes y materias primas.



Seguros

Una de las consecuencias de la menor utilización prevista en el futuro próximo, debería ser la menor siniestralidad de los vehículos. Para poder cuantificarla, es necesario disponer de la información necesaria: frecuencia e importe de la siniestralidad, reservas constituidas y liberadas, etc... El objetivo será trasladar la menor siniestralidad, en su caso, a las primas de seguro actuales o de la próxima renovación.

Esta menor siniestralidad prevista, unida a la concienciación continuada de los conductores de la importancia de utilizar los vehículos con el máximo de seguridad, han de tener un impacto positivo en la contención de costes.



Venta fin de contrato

En el escenario previsto a corto plazo de menor actividad, se espera un mayor volumen de vehículos que finalicen su uso: a la termi-



nación natural de los contratos de renting o venta de los vehículos por llegar al límite de edad marcado en la Car Policy, habrá que sumar aquellos que cesen por la posible reducción de personal.

El mayor precio de venta actual, tanto de vehículos nuevos como de usados, permitirá un mayor ingreso en la venta de los coches que la empresa tenga en compra. Para los vehículos contratados en renting, la práctica habitual es devolverlo al operador quien procede a su venta. En el contexto actual, puede ser muy interesante solicitar al operador el precio de venta que ofrece a la empresa, y compararlo con el precio de mercado. En caso de que éste sea superior, puede ser rentable adquirir el vehículo a la compañía para su posterior venta en el mercado.

Es necesario calcular con detalle la operación, para incluir todos los costes necesarios, así como disponer del tiempo y recursos necesarios. Para facilitar el trabajo del Gestor existen empresas, con cobertura nacional, especializadas en la compraventa de vehículos usados a nivel nacional, en quien delegar las gestiones tanto de compra como de venta en el mercado.

Una de las consecuencias de la menor utilización prevista en el futuro próximo, debería ser la menor siniestralidad de los vehículos. El objetivo será trasladar la menor siniestralidad, en su caso, a las primas de seguro actuales o de la próxima renovación.

Esta práctica puede ser más beneficiosa en caso de cancelación anticipada, para minorar el importe del coste por cancelar antes de fin de contrato.

Al ser una actividad no habitual del Gestor, será tanto más interesante cuanto mayor sea el volumen de flota para devolución y/o venta.

Cada empresa, según su sector, utilización de los vehículos, etc... tendrá un escenario previsto para los próximos dos o tres años, que es el periodo en el que será necesario actuar en forma diferente a la prevista hace unos meses. Los próximos doce meses requerirán una especial atención y flexibilidad por parte del Gestor de Flota y su empresa, pues la evolución del mercado será continua y en breves periodos de tiempo. ■



Ramón Bustillo

Socio Director Aactividad

NUEVO RENAULT MEGANE E-TECH

100% eléctrico



pídelo ya



con E-Tech full electric plan*

hasta 470 km de autonomía, 26 sistemas de ayudas a la conducción y nuevo sistema multimedia openR link con Google integrado**

nuevo renault megane e-tech autonomía 100% eléctrica: consumo mín/máx (procedimiento wltc) (wh/km): 155/170. emisiones de CO₂ (procedimiento wltc): 0 en uso, excluyendo las piezas de desgaste. wltc (procedimientos de ensayo de vehículos ligeros armonizados a nivel mundial): este protocolo permite medir el consumo y la autonomía de forma muy cercana a la observada en condiciones reales. *E-tech full electric plan incluye cargador monofásico y su instalación, 3 años de garantía sin límite de kilómetros, 8 años de garantía de batería, 8 años de asistencia en carretera por falta de carga y 100€ de saldo en la tarjeta Mobilize Charge Pass. **Google, Google Maps y Google Play son marcas comerciales de Google LLC.



Zonas de Bajas Emisiones: Ese gran reto

Las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) son áreas en las que se regula la circulación, a fin de evitar el acceso a los vehículos más contaminantes. Por tanto, a los vehículos con emisiones más altas que son perjudiciales para la salud, se les aplican restricciones de acceso de manera permanente, a través de un sistema de distintivos medioambientales que son obligatorios para poder ingresar.

Madrid fue la primera ciudad española en instaurar una zona centro donde el tráfico de vehículos estaba restringido, a gran escala, a los vehículos más contaminantes.

Madrid Central, así se llamaba el proyecto originario, dio paso a Madrid 360 con el último equipo de gobierno municipal y tras ver cómo la justicia echaba abajo la primera propuesta.

Y ello debido al Auto del Tribunal Supremo de 29 de abril de 2021, que inadmitía el recurso de Ecologistas en Acción, confirmando así la sentencia previa del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM), que anulaba la zona de bajas emisiones por defectos formales.

Por esa razón, la actual configuración de ZBE en Madrid ha pasado a denominarse Madrid 360, recogida en la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 13 de septiembre de 2021. Pero al contrario que Madrid Central, abarca toda el área municipal de Madrid, y no solo el centro de la ciudad.

Madrid 360 incluye dos Zonas de Bajas Emisiones de Especial Protección (ZBEDEP): Centro (el antiguo Madrid Central) y Plaza Elíptica, donde los problemas de contaminación son más acusados. En ellas, los comerciantes van a contar con los mismos derechos de acceso y circulación que los residentes.

Los expertos de Pyramid Consulting repasan, a grandes rasgos, el marco regulatorio y las principales restricciones que suponen las Zonas de Bajas Emisiones en las ciudades de Madrid y Barcelona.

Después de Madrid, llegó el turno a la ciudad de Barcelona, que estrenó el 1 de enero de 2020 su propia Zona de Bajas Emisiones.

Esta ciudad ha visto cómo dicha regulación también se ha puesto en entredicho, por la Sentencia de 21 de marzo de 2022 del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, que estima el recurso interpuesto contra el Acuerdo Plenario del Consejo Municipal del Ayuntamiento de Barcelona de 20 de diciembre de 2019, que aprobó la Ordenanza relativa a la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona.

De forma rotunda, esta sentencia viene a declarar que la prohibición de circulación no

sólo puede resultar discriminatoria para ciertos colectivos, como los residentes, produciéndose un efecto "confinamiento" para los vehículos sin distintivo ambiental que se encuentran dentro de la zona de bajas emisiones; sino que también la limitación temporal inmediata que se impone a la circulación de vehículos, al día siguiente de la entrada en vigor de su publicación en el BOE, otorga muy poco margen para aquellos colectivos que precisamen-

Actualmente, las ZBE están presentes en diez países europeos y más de 200 ciudades del viejo continente.



te se han visto abocados a unas condiciones económicas especialmente duras, y que a tenor de los últimos acontecimientos en Ucrania no pueden sino verse agravadas.



Una petición europea

Avatares judiciales aparte, las ZBE no son sólo cosa de las dos principales ciudades de nuestro país, pues en muy poco tiempo también se pondrán en marcha en **más de 150 municipios en España**. Así lo dictaminó la **Ley de Cambio Climático y Transición Energética 7/2021** de 20 de mayo, y que se está refrendando durante este 2022.

Y es que las Zonas de Bajas Emisiones no dejan de ser una respuesta a las peticiones que llegan desde la Unión Europea para que las ciudades reduzcan sus niveles de emisiones contaminantes.

Actualmente, las ZBE están presentes en diez países europeos y más de doscientas ciudades del viejo continente. Londres, Berlín o París hace años que han implementado este tipo de áreas para preservar la salud de sus habitantes. Es el caso de la Low Emission Zone de Londres; la Zone à circulation restreinte de París; la Umweltzone en Berlín; o la Low Emission Zone de Bruselas.



La ZBE en Barcelona

La zona de **Rondes de Barcelona** es un área de más de 95 km² que incluye Barcelona y los municipios que circundan las rondas. Engloba todo el término municipal de Barcelona (excepto la Zona Franca Industrial y los barrios de Vallvidrera, Tibidabo y Les Planes), los municipios de Sant Adrià de Besòs y L'Hospitalet de Llobregat, y parte de los municipios de Esplugues de Llobregat y Cornellà de Llobregat. Se activó el 1/01/2020.

Hasta el 1/07/2022 tienen prohibido el acceso los siguientes vehículos: turismos y otros vehículos ligeros (L), turismos (M1), motos y ciclomotores (L), furgonetas (N1), camiones (N2, N3) y pequeños autocares (M2) que no les corresponda distintivo ambiental de la DGT. Y a partir de este mismo 1 de julio, estas restricciones se amplían a autobuses y autocares (M3) destinados al transporte colectivo de personas a los que no les corresponda el distintivo ambiental de la DGT.

Por su parte, los vehículos con etiqueta ambiental O, ECO, C o B pueden circular sin restricciones por la ZBE Rondas de Barcelona.



La ZBE en Madrid

En **Madrid** existen dos zonas diferenciadas: **ZBE Distrito Centro**, que entró en funcionamiento el 22/09/2021, y **ZBE Plaza Elíptica**, que entró en vigor el 22/12/2021.



GEOFENCING, UN ALIADO PARA EVITAR SANCIONES

Siempre hemos insistido en las ventajas de contar con una flota conectada y geolocalizada. Y una vez más, esta tecnología puede servir de gran ayuda para evitar posibles sanciones por acceder a áreas restringidas. Para ello, bastará con activar un perímetro delimitado (geofencing) en nuestra flota conectada. De esta forma, los conductores y el gestor de flota recibirán un aviso cuando el vehículo se disponga a entrar en una ZBE o área restringida.

Teniendo en cuenta que en breve serán más de 150 las ciudades españolas con este tipo de zonas de bajas emisiones, esta función puede ser de mucha utilidad para parques móviles muy dispersos geográficamente y que quieran evitar sanciones por circular en áreas no autorizadas. ■

Se prohíbe el acceso a los vehículos con clasificación ambiental "A" (y que, por tanto, no pueden obtener distintivo ambiental), en tanto que los vehículos con clasificación ambiental "B" y "C" tienen prohibido acceder a la **ZBEDEP Distrito Centro**. Eso sí, podrán entrar en ella para estacionar en un aparcamiento de uso público o privado, o reserva de estacionamiento situados en su interior.

Por el contrario, se permite la libre circulación de vehículos en todas las calles que componen el perímetro de la ZBEDEP "Distrito Centro", así como en algunas calles o tramos de las mismas según se detalla en su ámbito geográfico.

En cuanto a **ZBE Plaza Elíptica**, se prohíbe a los vehículos con clasificación ambiental A (y que, por tanto, no pueden obtener distintivo ambiental) el acceso y la circulación por el interior de su perímetro, incluyendo el tramo de la autovía A-42 comprendido dentro del mismo, salvo determinadas excepciones -que afectan a residentes, empresas y autónomos, personas con movilidad reducida, servicios públicos, transporte de alumnado a centros educativos y otros colectivos y supuestos- en su mayoría vigentes solo hasta el 31 de diciembre de 2024.

En cuanto a la **tramitación de las solicitudes**, para poder acceder a ZBE Distrito Centro, es precisa una autorización que, de acuerdo a la condición de sus titulares, puede ser permanente, temporal o puntual. Las personas dadas de alta en la ZBEDEP Distrito Centro, ya sea por poseer una plaza de garaje o ejercer alguna actividad profesional como empresa o autónomo, disponen de autorizaciones de libre disposición.

Para gestionar estas autorizaciones, será necesario en primer lugar que sus titulares se den de alta en el Sistema de gestión de accesos a la ZBEDEP Distrito Centro (en adelante, SGDC) a través del cual las gestionarán y se enviará un justificante de las operaciones a la cuenta de correo que figura en la ficha del titular en la base de datos.

Algunas autorizaciones requieren la solicitud previa mediante **aporte de documentación**, que puede hacerse de forma electrónica,



En muy poco tiempo, las ZBE también se pondrán en marcha en más de 150 municipios en España. Así lo dictaminó la Ley de Cambio Climático y Transición Energética 7/2021 de 20 de mayo, y que se está refrendando durante este 2022

como en el caso de los vehículos de sustitución o de los que se usan sin estar a nombre de las personas que los utilizan. También es el caso de quienes sean titulares de tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida (TEPMR), de los vehículos de alquiler con conductor (VTC) y de los vehículos con matrícula extranjera o los que pertenezcan a un cuerpo diplomático acreditado en España.

En el caso de las personas con la condición de **Servicios Profesionales** de alta en el SGDC, queda autorizado el **acceso a la ZBE-DEP Distrito Centro de todos los vehículos industriales** de los que dispongan en propiedad, sin que se deba realizar gestión alguna. Las matrículas registradas por los sistemas de captación automática serán consultadas en la base de datos de la DGT con el fin de determinar la propiedad del vehículo.



Acceso para VTC

En lo que respecta a los accesos de vehículos VTC a la ZBE Distrito Centro:

- Hasta el día 31 de diciembre de 2022 podrán hacerlo los vehículos VTC clasificados en la categoría B y que ya estuviesen asignados a la finalidad de arrendamiento con conductor con anterioridad al 24 de octubre de 2018, salvo los vehículos VTC acondicionados para el transporte de personas con movilidad reducida, que podrán seguir accediendo a la ZBEDEP Distrito Centro hasta el 31 de diciembre de 2025.
- Hasta el 31 de diciembre de 2027 podrán hacerlo los vehículos VTC clasificados en la categoría C, no siendo aplicable esta

limitación temporal a los vehículos VTC acondicionados para el transporte de personas con movilidad reducida.

Los vehículos VTC con etiqueta ambiental B o C, necesitan aportar para acceder a ZBE Madrid Central solicitud previa de alta de su titular en el SGDC. Deberán aportar tarjeta de transporte de la clase VTC en vigor del vehículo destinado a la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor, y en caso de que se trate de vehículos en régimen de renting, leasing, o arrendamiento (siempre y cuando la parte arrendadora figure dada de alta en el IAE en un epígrafe de actividad relacionado con el arrendamiento de vehículos y, tratándose de una empresa, su objeto social esté relacionado con este tipo de actividad): contrato en el que conste la interesada como arrendataria y el acta de entrega o un certifi-

cado de la parte arrendadora que permita la identificación de la matrícula del vehículo y la fecha de finalización del contrato (solo en el caso en que no aparezcan estos datos en el contrato).

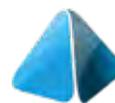
Hay que añadir que los vehículos VTC con etiqueta ambiental 0 emisiones (eléctricos), y los de etiqueta ECO (híbridos), no tienen ninguna limitación de acceso a las ZBE ni es preciso tramitar autorización alguna específica en ese sentido.

Cuando se trate de vehículos de personas empadronadas en Distrito Centro y tengan un vehículo en régimen de renting, leasing o arrendamiento, siempre deberán darse de alta en el SGDC los vehículos conforme a las siguientes normas: cuando la parte arrendadora figure dada de alta en el IAE en un epígrafe de actividad relacionado con el arrendamiento de vehículos y, tratándose de una empresa, su objeto social esté relacionado con este tipo de actividad. Deberá aportarse el contrato en el que conste la persona empadronada como arrendataria. Si en el contrato no figurara la matrícula del vehículo y la fecha de finalización de contrato deberá aportarse, además, el acta de entrega o un certificado de la parte arrendadora en el que consten tales datos. (Anexo III de la Ordenanza).

Hasta aquí el retrato que, de forma somera, permite dibujar el mapa de las restricciones y autorizaciones de circulación por las ZBE analizadas, si bien dado lo extenso de la regulación, son múltiples las situaciones que se pueden plantear y no menos numerosas las dudas que acerca de su aplicación pueden surgir. De ahí la importancia de contar con un asesoramiento profesional eficaz para evitar posibles sanciones. ■



Beatriz de Dueñas
Abogada
Pyramid Consulting



PyramidConsulting





El futuro de los servicios de movilidad urbana

Oliver Wyman Forum y el Instituto de Estudios de Transporte de la Universidad de California (ITS) han analizado 13 servicios de movilidad en tres regiones: América del Norte, Europa y Asia. Además de los servicios de movilidad, el estudio cubre también servicios complementarios como puntos de recarga de vehículos eléctricos o soluciones de estacionamiento inteligente.

La principal conclusión es que la movilidad urbana crecerá de promedio casi un 10% anual durante la década actual hasta 2030, en comparación con el 5% para el sector de la movilidad en general. Una nueva movilidad urbana cuyos ingresos anuales podrán alcanzar los 660.000 millones de \$ en 2030.

Los nuevos servicios de movilidad pueden contribuir a reducir la huella de carbono, descongestionar las ciudades y hacerlas más habitables. Para ello, ciudades y legisladores deben encontrar el equilibrio entre estas nuevas fórmulas y una potente y atractiva red de transporte público, que también sea intermodal.

Porque si un servicio de carsharing se realiza con un coche de combustión; o si el uso de transporte público es sustituido por el de motos compartidas, no conseguiremos reducir las emisiones ni mejorar la movilidad de las ciudades.

Impulsores del cambio

Según este informe, serán la tecnología, la regulación y la demanda del consumidor las principales fuerzas que harán crecer los servicios de movilidad.

La **tecnología**, especialmente a través de smartphones y dispositivos conectados, están facilitando el uso de servicios de transporte compartido de todo tipo a través de las aplicaciones móviles.

¿Qué fórmula de movilidad urbana será mayoritaria en la próxima década? ¿Qué impacto tendrá esta movilidad en las futuras ciudades europeas? La consultora Oliver Wyman ha elaborado un interesante estudio que analiza las tendencias de movilidad para los próximos años. Unas conclusiones que deben tenerse en cuenta a la hora de planificar un plan de movilidad de empresa a largo plazo.

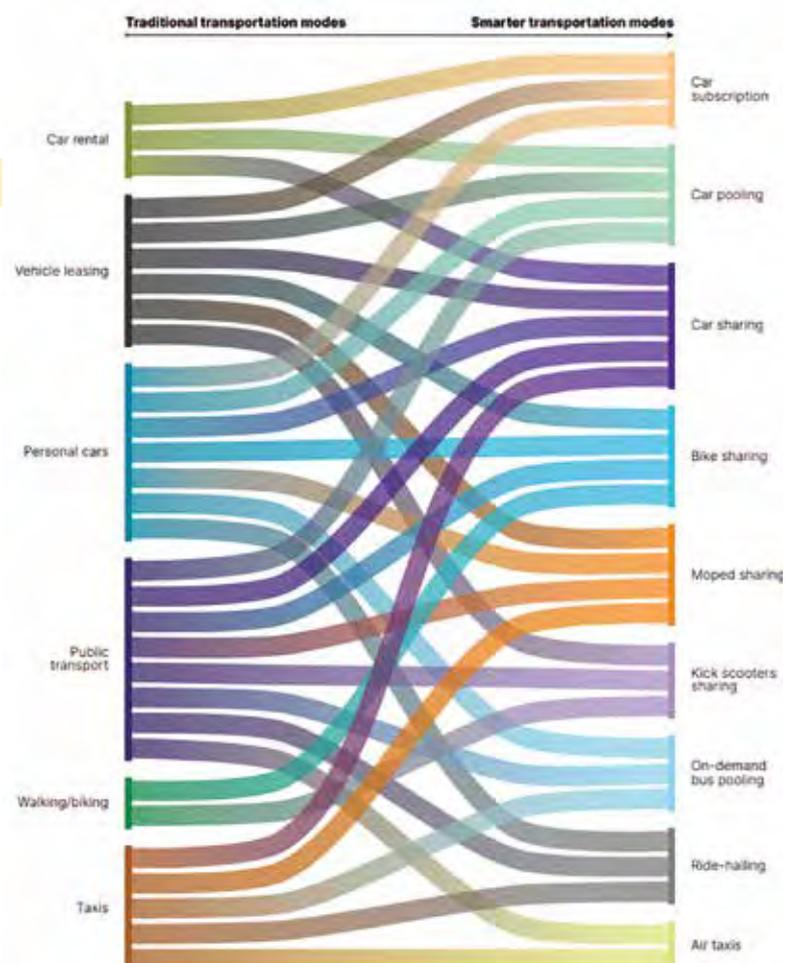
La movilidad urbana crecerá de promedio casi un 10% anual durante la década actual hasta 2030, en comparación con el 5% para el sector de la movilidad en general.

La integración de los diferentes servicios dentro de grandes plataformas también mejorará las experiencias del consumidor, lo que aumentará el uso y podría reducir los costes.

Los avances tecnológicos están proporcionando mayor autonomía a los vehículos eléctricos (coches, bicis, patinetes, motos...), lo que también aumentará su atractivo e interés de los usuarios ávidos de movilidad sin emisiones.

Las **leyes y regulaciones** jugarán un rol vital, siendo recomendable el incentivo de estos servicios a través de impuestos sobre emisiones, ayudas y construcción de nuevas infraestructuras. Deberán decidir cómo financiar un buen transporte público y cómo ordenar el espacio público (¿más plazas de aparcamiento o más carriles bicis?).

También deberán volverse más ágiles en la toma de decisiones para aprovechar el potencial de la nueva movilidad, pues los



progresos tecnológicos siempre van más rápidos que las leyes.

El tercer vector son los **hábitos de los consumidores**, ahora más digitales y "on demand". Las demandas de movilidad evolucionan, en ocasiones, de forma aparentemente contradictorias.

Según una encuesta de Oliver Wyman, el 54% de los encuestados está evitando la compra de un automóvil por no ser asequible. En cambio, la pandemia ha alejado a muchas personas del transporte público, que es el modo más barato de moverse.

Además, los usuarios esperan que los servicios de movilidad sean ágiles, bajo demanda y asequibles. Algo que será difícil de conseguir para los nuevos players de la movilidad.

La movilidad en Europa

El informe se ha elaborado en tres regiones (América del Norte, Europa y Asia), aunque en este artículo nos centraremos únicamente en las conclusiones del informe sobre el "Viejo Continente". Las ciudades europeas cuentan generalmente con un buen sistema de transporte público. Una característica que las hace especialmente aptas para los servicios de micromovilidad.

La apuesta legislativa por la electrificación de la movilidad, con ayudas y reducción de impuestos, también provocará que los servicios de recarga de baterías sean los de más rápido crecimiento, según el informe de Oliver Wyman.

Ciudades y legisladores deben encontrar el equilibrio entre las nuevas fórmulas de movilidad y una potente y atractiva red de transporte público, que también sea intermodal.

Carsharing

Los consumidores europeos, con una baja tasa de propiedad de automóviles en relación a sus ingresos, se sienten atraídos por los servicios de pago por uso. De ahí que el informe augure un gran potencial para las fórmulas de vehículos compartidos y de suscripción, especialmente en aquellas capitales más densamente pobladas.

De hecho, Europa, con Berlín y París a la cabeza, ya son el mercado de vehículos compartidos más importante del mundo. En este sentido, destacan especialmente los servicios de carsharing flotantes, que permiten optimizar el uso de la flota, proporcionan alta flexibilidad, no necesitan inversión en infraestructura y el estacionamiento en la calle aumenta la visibilidad de la marca.

Por su parte, el carsharing clásico (con bases) se ha establecido en ciudades más pequeñas. Sin embargo, algunos de los servicios, especialmente los primeros en llegar al mercado, no han sobrevivido, lo que ha llevado a reestructuraciones y fusiones.

App's de carsharing más utilizadas en España



Algunos usuarios han reemplazado el transporte público por el carsharing, lo que ha aumentado el tiempo de viaje medio y, como consecuencia, ha borrado la línea que separaba el carsharing del alquiler de vehículos tradicional. A ello hay que añadir que este tipo de servicios se está expandiendo a cada vez más ciudades y sus periferias.

Si en 2020 el mercado del carsharing en Europa supuso 3.000M\$, el estudio pronostica su crecimiento hasta los 6.900M\$ en 2025 y alcanzar los 9.600M\$ para 2030.

Suscripción y RaC

Europa es también el principal mercado para la fórmula de la suscripción a vehículos, impulsado especialmente por la capacidad de realizar de forma online todo el proceso de acceso a un vehículo. Se espera que el mercado despegue esta década, expandiéndose de los 900M\$ en 2020 a los 4.100M\$ en 2025 y llegando a los 15.100M\$ en 2030.

Por último, el estudio analiza el sector del vehículo de alquiler. Europa cuenta con un mercado de rent-a-car más pequeño que los EEUU y Asia. Esto es debido a la existencia de buenas y distintas alternativas para viajes de larga distancia y, especialmente, a los trenes de alta velocidad.

Las previsiones apuntan a una recuperación del RaC, a medida que se recupere el turismo. Sin embargo, su mayor consolidación también le permite partir de cifras mucho mayores que el carsharing o la suscripción. Para 2025 espera una facturación de 16.800M\$ y alcanzar los 23.700M\$ en 2030.

VTC, taxi y carpooling

Nuevamente, el buen transporte público de las ciudades europeas provoca que los servicios de mo-

vilidad bajo demanda (Taxi, VTC, etc...) y trayectos compartidos tengan un impacto más pequeño en Europa que en América del Norte o Asia. Además, es el continente más caro para compartir un taxi. El precio medio para un trayecto de 20 minutos es de 21,40\$. Un coste que es de 14,50\$ en Norte América y 7,50\$ en Asia.

Además del transporte público, las limitaciones impuestas a empresas como Uber o Cabify en algunas ciudades europeas, limitan la oferta en ciertas regiones y su crecimiento será lento. En 2020 este tipo de movilidad alcanzó los 36.600M\$. Se espera que llegue a 49.400M\$ en 2025 y a los 55.600M\$ en 2030.

Tampoco se espera un gran crecimiento del carpooling, aunque su entrada en la movilidad de las empresas podría acelerar su cuota de mercado. Se estima que el mercado pasará de 1.100M\$ de 2020, a 3.100M\$ en 2025 y 4.200M\$ en 2030.

El transporte colectivo "on demand" (desde pequeños buses a shuttles específicos) son todavía un sector nicho en Europa, con presencia testimonial en la mayoría de ciudades europeas. Su volumen de negocio esperado para 2030 se calcula en 2.100M\$.

Micromovilidad

Con ciudades densas y distancias moderadas, Europa es el continente perfecto para la micromovilidad. Empezando por las motos compartidas. De hecho, el 70% del mercado mundial de motosharing se concentra en el viejo continente. Un servicio que, además, está integrado en las principales app's de MaaS (Mobility as a Service).

Este sector tenía 4,2 millones de usuarios en 2020 con un *average revenue per user* (ARPU) de 92\$. Se espera que los usua-

rios crezcan hasta los 29,7 millones en 2030 y el ARPU alcance los 107\$, llegando a unos ingresos total de 3.200M\$.

En cuanto a las bicis, Europa cuenta con un mercado ya maduro de bicicletas compartidas. De ahí que su crecimiento sea relativamente bajo. Las previsiones indican que de los 600M\$ de 2020 se pasará a los 800M\$ en 2025 y a 1.000M\$ en 2030.

Como se puede comprobar en cualquier ciudad española, los patinetes eléctricos han tenido una más que excelente aceptación, siendo un complemento perfecto del transporte público y con un incremento de los servicios de patinete compartido. No es de extrañar que su crecimiento esperado se multiplique por 10: de los 300M\$ de 2020 a los 3.000M\$ en 2030.

Recargas y servicios digitales

Los ambiciosos objetivos de reducción de emisiones de la UE y la prohibición de venta de vehículos con combustibles fósiles a partir de 2035 impulsarán al vehículo eléctrico hasta cotas nunca vistas. De hecho, se estima que en 2030 habrá circulando por las carreteras europeas 73 millones de vehículos eléctricos.

Eso hace necesario un crecimiento de los puntos de recarga y, como consecuencia, el uso de los servicios asociados. Según el informe de Oliver Wyman, los ingresos por recargas pasarán de los 200M\$ de 2020, a los 1.500M\$ en 2025 y llegarán a los 5.800M\$ en 2030.

También se esperan crecimientos importantes en otros servicios digitales asociados a la movilidad: navegación, gestión, pago de parkings... Un volumen de negocio que podría alcanzar los 10.00M\$ para la próxima década.

Movilidad urbana en España

El Observatorio de Movilidad Urbana 2022 desarrollado por Smartme Analytics ha hecho públicos los datos de uso de las principales aplicaciones de movilidad en nuestro país durante el primer semestre del año.

En el segmento del **carsharing**, **Free2Move** (34,7%) se posiciona como líder del sector en este primer semestre del 2022, a pesar de sufrir una importante pérdida de cuota en los últimos meses. Zity (27,8%) la sigue muy de cerca, consiguiendo superarla en algunos meses. Por otro lado, WiBLE (19,4%) consigue superar a GoTo (26,4%) en los primeros meses del 2022.

Sin embargo, perdió fuele los dos últimos, lo que hace que esta la supere en el ranking final. ShareNow cierra el Top5 aunque ve-

remos cómo evoluciona tras su integración en Free2Move.

En lo que respecta al uso de App's de **VTC/Taxi**, Uber (54,7%) y Cabify (51,1%) siguen siendo líderes destacados. Bolt (24%) sigue acumulando cuota y acercándose cada vez más a los primeros puestos. Por otro lado, FreeNow (15%) comienza a cosechar una buena cuota de mercado, consecuencia de sus últimas novedades y alianzas estratégicas.

Acciona (36,7%) consigue posicionarse como líder del **motosharing** en este primer semestre del 2022, seguida muy de cerca de eCooltra (34,2%). Destaca el crecimiento de Reby (25,3%) mientras YEGO sufre una importante pérdida de cuota de mercado.

En micromovilidad, Smou lidera con solvencia el ranking de las aplicaciones más utilizadas,

El precio medio para un trayecto en taxi de 20 minutos en Europa es de 21,40\$. Un coste que es de 14,50\$ en Norte América y 7,50\$ en Asia.

alcanzando un 39,2% de cuota, dobla al segundo y tercero de la clasificación: Bird y Voi, ambos en un 15,2%. No obstante, es la aplicación de Voi la que más ha crecido estos meses, por lo que no es de extrañar que siga incrementando su cuota próximamente.

El Observatorio de Movilidad de Smartme también incluye un análisis de los servicios de estacionamiento y, como ya ocurría en 2021, los líderes de este primer semestre son Telpark (42,8%), ElParking (35,9%) y EasyPark (15,1%).

¿Uso planificado o instantáneo?

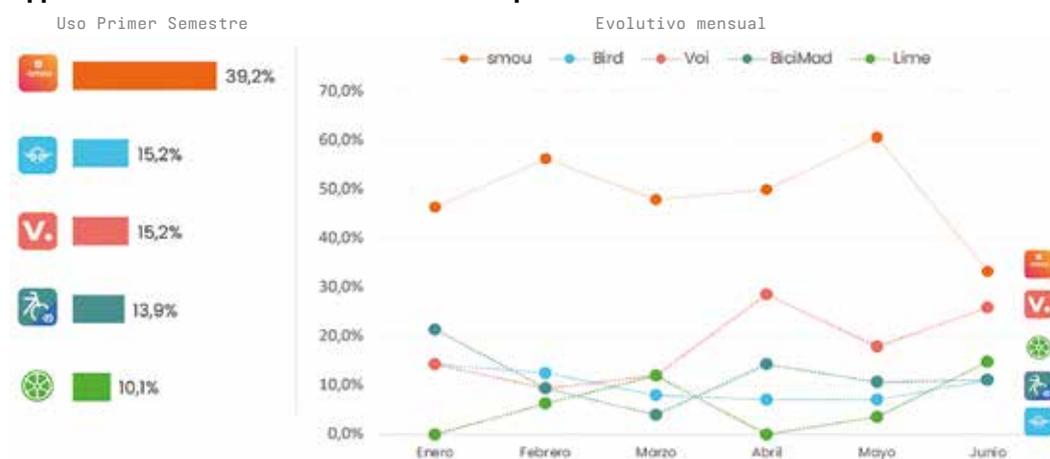
El estudio permite observar que los hábitos de los consumidores están cambiando. Si antes se usaban estas aplicaciones para pedir un servicio de forma instantánea, cada vez son más los usuarios que prefieren reservar un trayecto desde casa.

Sin embargo, todavía existe una clara disposición por las reservas "flash" (62% de los usuarios). Pero se observa que 2 de las 3 aplicaciones de VTC o taxi con mayor histórico en nuestro país ya empiezan a registrar un cambio de tendencia. En concreto, en FREE NOW la planificación se ha incrementado 4,6 puntos con respecto al año pasado, siendo así el método preferido por el 44,6% de los consumidores que utilizan el servicio en España; lo mismo ocurre en Uber, que crece 1,1 puntos en reservas de viaje (41,3%).

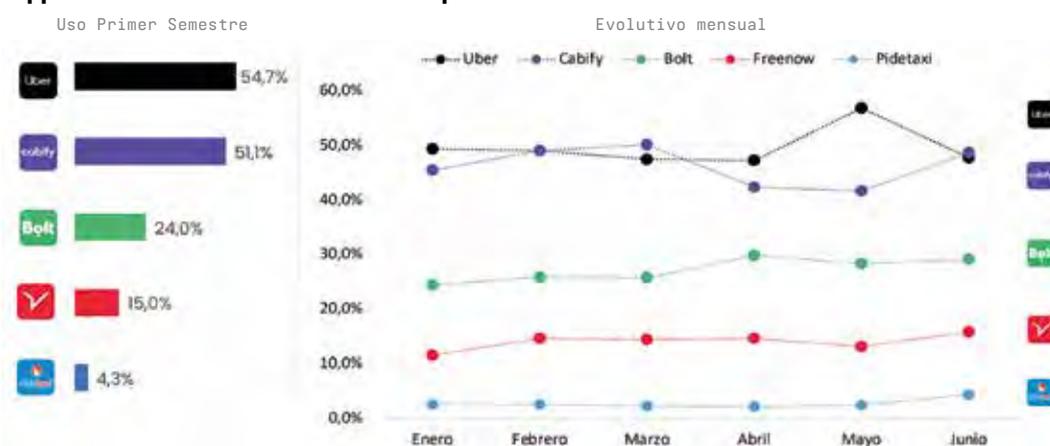
La planificación de los usuarios a la hora de realizar trayectos tampoco es ajena en el transporte público. Prueba de ello es que las apps con mayor uso son de planificación, superando a las propias aplicaciones del Metro de Madrid o de la EMT. Así, Moovit es la aplicación favorita para los usuarios del transporte público, con un 24,9% de cuota, seguido de la app Madrid Metro Bus Cercanías (12,4%) y Interurbanos (9,4%).

De este modo, el usuario apuesta por aplicaciones que aúnen el mayor número de servicios o métodos de transporte en un mismo lugar para poder planificar su viaje con todas las combinaciones posibles y encontrar la ruta más rápida.

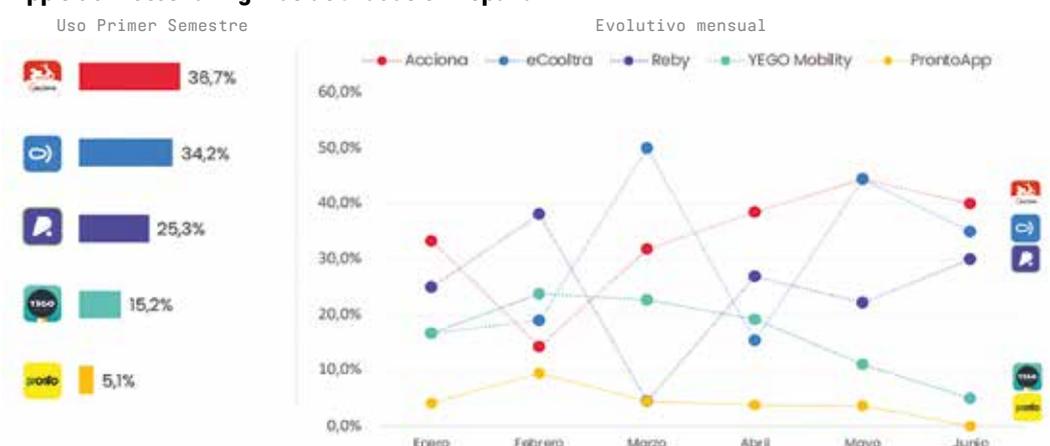
App's de micromovilidad más utilizadas en España



App's de VTC/Taxi más utilizadas en España



App's de motosharing más utilizadas en España



El usuario apuesta por aplicaciones que aúnen el mayor número de servicios en un mismo lugar para poder planificar su viaje con todas las combinaciones posibles.

Mejor usabilidad, más uso

Por otro lado, la usabilidad de las aplicaciones está siendo un factor clave para los consumidores a la hora de decantarse por un servicio u otro, un hecho que ocurre tanto en la categoría de **motosharing** como **carsharing**. En el primer caso, las aplicaciones menos utilizadas este semestre son aquellas cuyo tiempo de medio de uso por sesión es mayor. Es decir, aquellas apps con una interfaz más complicada empeoran la experiencia del usuario, empujando al cliente a usar otros servicios. ■

La policía de Málaga apuesta por el Ford Kuga



El ayuntamiento de Málaga ha renovado parte de la flota de la Policía Municipal. Se trata de 22 vehículos híbridos marca Ford, modelo Kuga, adquiridos en la modalidad de renting, con transformación policial para patrulla y equipamiento para el transporte de detenidos.

A estos 22 vehículos se suma un furgón Mercedes Sprinter, en este caso adquirido en propiedad, para uso de la Unidad Canina, que cuenta con transformación de patrulla y puede transportar a seis agentes junto a su equipamiento, incluidos los perros.

La inversión por parte del Ayuntamiento de Málaga para la incorporación de los 23 nuevos vehículos ha sido de 1.160.624,96 euros, de los que 1.107.384,96 euros pertenecen al coste total del renting de los 22 vehículos híbridos Ford Kuga, incluyendo la transformación policial de los mismos,

y los 53.240,00 euros restantes corresponden al furgón para la Unidad Canina.

La empresa adjudicataria de los 22 vehículos híbridos ha sido el Banco de Santander mientras que Granada Comunicaciones S.L.U. ha resultado tanto adjudicatario como transformadora en el caso del vehículo de la Unidad Canina adquirido en propiedad.

Con esta partida, en los tres últimos años, ya son 65 los vehículos de cuatro ruedas que se han renovado, 54 de ellos híbridos, a los que se suman 77 motocicletas policiales.

En breve se incorporarán otros 9 nuevos vehículos, actualmente en fase de transformación policial: 6 Toyota Rav4 híbridos para patrulla, un Toyota Land Cruiser para el Grupo de Caballería, y un Toyota Hilux para patrullaje del Grupo de Protección de la Naturaleza, además de un furgón para el Grupo Operativo de Apoyo (GOA). ■

Flota sostenible Mercedes-Benz para el Ushuaia de Ibiza



Mercedes-Benz y Ushuaia Ibiza Beach Hotel siguen colaborando, un año más, para ofrecer una de las flotas más sostenibles y lujosas del mundo.

En esta ocasión, el hotel ibicenco del grupo Palladium contará con una flota compuesta por 24 unidades del modelo EQA, el SUV de tamaño pequeño 100% eléctrico y con una autonomía superior a los 400 km. Además, la flota también comprende modelos de high performance de Mercedes-AMG.

En concreto, dos GLE 53, un Clase E 53 Cabrio y dos unidades del mítico Mercedes-AMG G 63.

Además, las unidades se han personalizado con detalles como la luz roja en el interior o el característico logo de Ushuaia Ibiza Beach Hotel.

Como novedad, los clientes de algunas de las categorías de habitaciones de Ushuaia Ibiza Beach Hotel cuentan con el modelo EQA incluido en su reserva durante su estancia. ■

Canarias, punta de lanza de la electrificación de Philip Morris



Philip Morris Spain (PMS) ha electrificado toda su flota operativa presente en las Islas Canarias. En concreto, la tabaquera ha elegido el modelo eNiro de KIA, del que se han entregado 40 unidades a los empleados de la compañía. Además, PMS ha instalado puntos de recarga en los domicilios de los empleados que utilizan estos nuevos vehículos eléctricos.

Las Canarias se convierten así en el primer mercado a nivel mundial en el

que Philip Morris realiza la total electrificación de la flota. Una transformación que forma parte de la estrategia de descarbonización de la compañía, con el objetivo de que en 2024 el 30% de sus coches en todo el mundo sean eléctricos y lograr cero emisiones netas en su cadena de valor para 2040.

La nueva flota de Canarias dejará de emitir 125.000 kg de CO₂, cantidad que equivaldría a la plantación de cerca de 21.000 ejemplares de pino canario. ■

Dacia Duster, nuevo miembro de la flota del SAMUR



El Servicio de Asistencia Municipal de Urgencias y Rescates de Madrid (SAMUR) ha elegido al Dacia Duster como uno de los nuevos integrantes de su parque móvil.

El SAMUR incorpora así 10 unidades del Dacia Duster 4x4 que realizarán las funciones de Unidad de Respuesta Rápida (UPR). La nueva flota ya está operativa en lugares de Madrid tan emblemáticos como la Puerta del Sol, Plaza Mayor, Callao o Plaza de España.

La UPR es una unidad de nueva creación el SAMUR y su misión es cubrir las primeras necesidades sanitarias en los lugares donde ocurra algún incidente y antes de la llegada de ambulancias y otros vehículos especiales. La idea es que los nuevos Dacia Duster estén siempre en la calle y en lugares estratégicos, para dar primera cobertura de atención de ayuda allí dónde se precise. Van dotados de un equipo médico de primera intervención, un sanitario y un conductor. ■

Skoda, un año más con "La Vuelta"



La marca checa sigue con su firme compromiso con el ciclismo. Si ya suma casi dos décadas como patrocinador del "Tour de France", Skoda también reafirma su compromiso con La Vuelta Ciclista España. Una vez más, y por decimosegundo año consecutivo, la marca será el proveedor de movilidad de la organización, suministrando 85 vehículos híbridos enchufables y 3 eléctricos que conformarán la flota de coches de La Vuelta 22, con los modelos ENYAQ iV, SUPERB iV y OCTAVIA iV.

Además, por primera vez se podrá ver en España el ŠKODA ENYAQ COU-

PÉ RS iV, El primer modelo totalmente eléctrico de la familia deportiva RS.

Como novedad, ŠKODA impartirá un curso de conducción eficiente de vehículos híbridos enchufables a los 85 conductores de PHEV que participarán en esta edición de La Vuelta. La formación estará compuesta por diferentes módulos, en los que verán desde tipos de propulsión, modos de conducción hasta carga de vehículo y autonomía. Y el conductor que consiga realizar la conducción más sostenible obtendrá un premio al final de la competición. ■

Pascual usará los parkings de SABA para recargar vehículos



Saba y Pascual han llegado a un acuerdo para recargar los vehículos enchufables del grupo de alimentación.

De esta forma, la flota de 600 vehículos eléctricos e híbridos enchufables del grupo Pascual estacionarán y recargarán sus baterías en los aparcamientos de la red de Saba.

El acuerdo, que comprende un perímetro de 80 aparcamientos de toda España, ofrece una solución corporativa en tipología de corta estancia para la flota de vehículos comerciales de Pascual, una de las empresas pioneras

en la introducción de criterios sostenibles en todas sus áreas de negocio.

Actualmente, Saba cuenta en sus parkings con casi 300 cargadores. Además, los vehículos de Pascual también se aprovecharán de las ventajas que supone el acceso y la salida con lectura de matrícula.

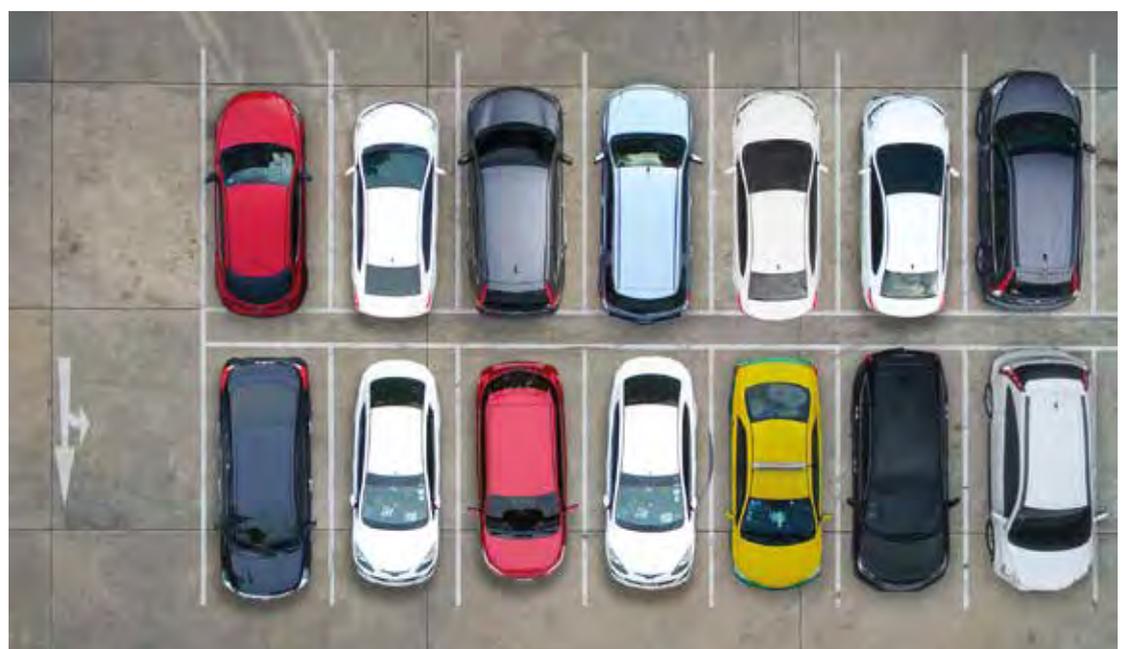
De esta forma, Saba ofrece soluciones con un alto componente tecnológico especialmente pensadas para entornos corporativos, donde prima la eficiencia y la comodidad de las operaciones. ■

La administración pública renueva 10.000 furgonetas

El gobierno ha presupuestado algo más de 109 millones de euros para la renovación de la flota pública de vehículos comerciales, durante los próximos 4 años. El contrato se dividió en 8 lotes, en función de tres grandes tipologías de vehículos: para transporte de personas y mixto (modelos combi compactos, medios y largos), el de mercancías (furgones compactos, medios y largos) y chasis-cabina (medios y largos).

Según una información de Europa Press, Mercedes-Benz, Renault y Stellantis se han encargado de renovar el 31% del parque público por valor de 34 millones de euros. En concreto, Mercedes-Benz Retail y Renault España Comercial se adjudicaron el 10,4% del total del contrato cada una, alrededor de 11,33 millones de euros. La misma cantidad se ha adjudicado a Stellantis: 9,07 millones, a través de PSAG Automóviles Comercial España; y 2,26 millones de euros para Fiat Chrysler Automobiles Spain.

Por su parte, Iveco España se adjudicó un lote por valor de 9,84 millones de euros, el 9,02% del total, y Volkswagen Group España Distribución de 9,81 mi-



llones de euros, lo que representa el 9% del total adjudicado.

Destaca también la adjudicación a Automax España, importador oficial Maxus, por valor de 4,91 millones, el

4,59% del total, y a Volvo Group España por 2,26 millones de euros, el 2,07% del contrato público.

Entre los vehículos elegidos están Mercedes Citan, Vito, eVito, Sprinter

y EQV; los Renault Kangoo, Express y ZOE; los Citroën Berlingo y eBerlingo; los Peugeot Rifter y E-Partner; el Fiat Ducato; los Volkswagen Caddy y Crafter; el Iveco Daily y el Maxus Deliver. ■

Walmart adquiere 4.500 eléctricos



La cadena de supermercados Walmart ha firmado un acuerdo con el fabricante norteamericano de vehículos eléctricos Canoo para comprar 4.500 vehículos de reparto de última milla, con opción a adquirir hasta 10.000 unidades.

El vehículo elegido es el Lifestyle Delivery Vehicle (LDV), un modelo especialmente diseñado para la distribución de última milla. Las primeras entregas están previstas para el año que viene y en los próximos meses

ambas compañías trabajarán conjuntamente para finalizar la configuración del vehículo en el área metropolitana de Dallas.

El Canoo LDV tiene una cabina optimizada para entregas de última milla y un espacio de carga modular y adaptable de 3,4 m³, contando con un motor 100% eléctrico que podría contar con casi 400 km de autonomía.

La futura flota de Walmart forma parte de la estrategia de alcanzar su neutralidad en carbono en 2040. ■

Primera flota de bicis de carga de Amazon



Amazon ha empezado a realizar entregas mediante bicicletas eléctricas de carga (e-cargo bikes) en el centro de Londres, coincidiendo con la puesta en marcha de su primer hub de micro-movilidad del Reino Unido.

Desde este nuevo centro, Amazon repartirá pedidos mediante las bicis de carga y repartidores a pie.

Si a ello añadimos la flota de 1.000 vehículos eléctricos de la compañía en el Reino Unido, Amazon calcula que realizará más de cinco millones de entregas al año en la zona de bajas emisiones del centro de Londres. Ya el año pasado, la empresa de Jeff

Bezos entregó más de 45 millones de paquetes mediante vehículos de cero emisiones.

Por otro lado, Amazon también ha anunciado la instalación de 30.000 nuevos paneles solares en sus instalaciones de Manchester, Coalville, Haydock, Bristol y Milton Keynes para finales de año.

La empresa ha confirmado 18 proyectos solares en Reino Unido y planea duplicar con creces la cantidad de proyectos para 2024. Una vez que estén operativos, se espera que los nuevos techos solares produzcan más de 13.000 MWh de energía. ■

Autonomy realiza un pedido de 23.000 vehículos eléctricos



La empresa norteamericana Autonomy, especializada en el modelo de acceso a vehículos eléctricos mediante suscripción en EEUU, ha realizado un pedido de 23.000 vehículos eléctricos puros por valor de 1.200 millones de dólares.

Este pedido supone el 1,2% de la producción total de vehículos eléctricos proyectada en EEUU a finales de 2023. Si bien hasta ahora la compañía solo contaba con una flota de 3.200 vehículos conformada únicamente por

modelos de Tesla, el nuevo pedido le permitirá ofrecer más de 25.000 vehículos de 17 marcas distintas. Eso sí, la marca de Elon Musk sigue llevándose la mayor parte del pastel con un pedido de 8.300 unidades de Model 3 y Model

Y, por un valor de más de 440 millones de dólares. General Motors deberá entregar a Autonomy 3.400 vehículos (137M\$) mientras Volkswagen se llevará casi 107M\$ cuando entregue 2.200 unidades a Autonomy.

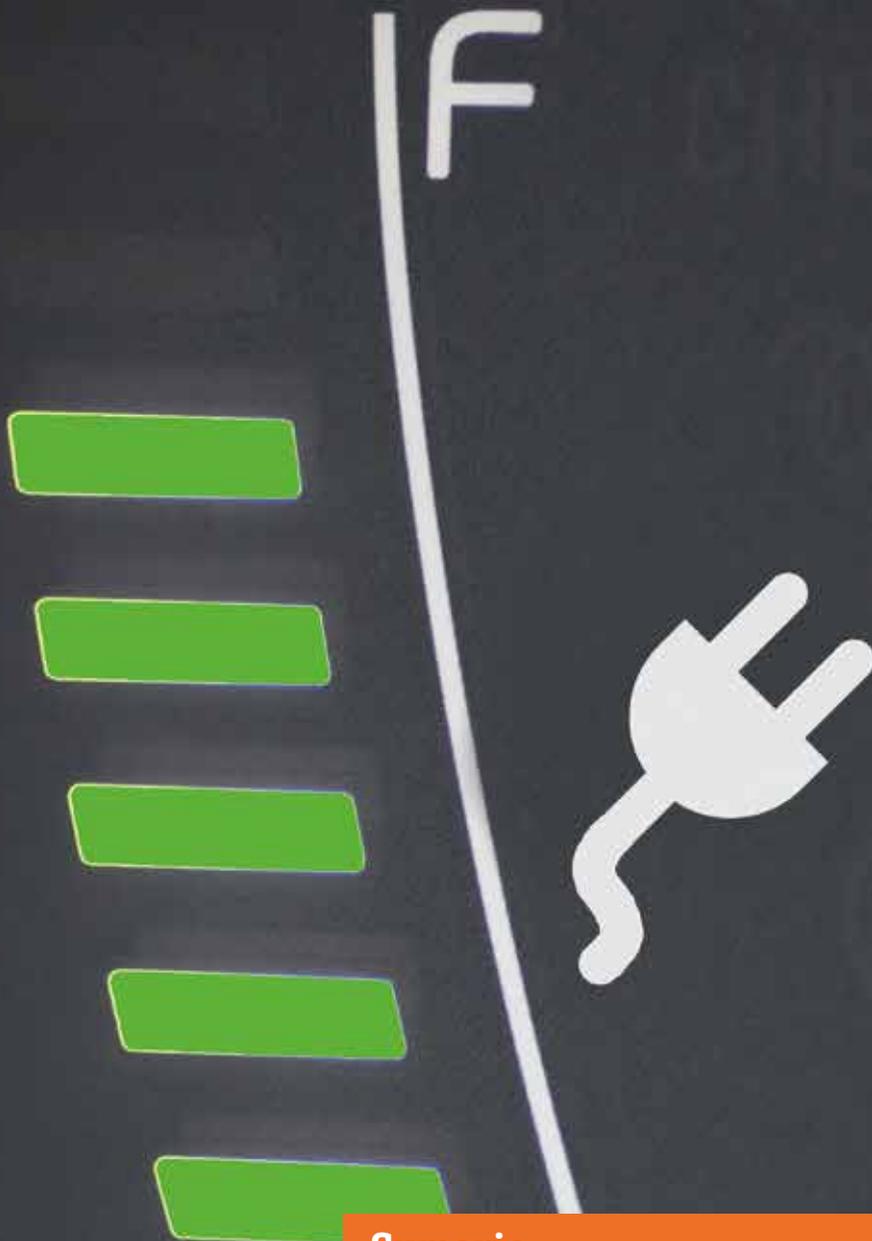
El resto de marcas que conforman el pedido de Autonomy son BMW, Canoo, Fisker, Ford, Hyundai, Kia, Lucid, Mercedes-Benz, Polestar, Rivian, Stellantis, Subaru, Toyota, VinFast y Volvo.

Para seleccionar los modelos de esta "lista de la compra", Autonomy introdujo diferentes criterios: rango de PVP entre 26.595\$ y 122.440\$, autonomía mínima de 400 km (con algunas excepciones), conectividad telemática, alto valor residual y disponibilidad de entrega antes de finalizar 2023.

Por otro lado, la operativa de compra se realizará a través de AutoNation, el grupo de concesionarios más grande de EEUU, quien además se encargará de proporcionar los servicios de preparación de vehículos, entrega y activación de suscriptores, así como servicios de mantenimiento, reparación y reacondicionamiento de la flota de Autonomy. ■

ESPECIAL

Flotas Sostenibles



Sumario

Argumentos para convencer a tus conductores sobre el vehículo eléctrico	21
Los vehículos eléctricos con más autonomía	24
¿Qué sector económico tiene la flota más sostenible?	26
Renault Megane E-TECH	29
Mercedes-Benz GLC	30
Hyundai Tucson PHEV	31
Toyota bZ4X	32

Pasa tu empresa a la sostenibilidad con la gama ECO de Hyundai.

Única marca con 5 tecnologías eléctricas.



La movilidad Eco ya es una realidad para todos. Por eso, Hyundai te ofrece la solución que mejor se adapta a las necesidades de tu empresa para que dé el salto a una movilidad más sostenible. El nuevo IONIQ 5 100% eléctrico te ofrece lo mejor de la sostenibilidad, junto con un diseño único y lo último en tecnología, convirtiéndolo en un coche con una personalidad única. Si lo que buscas es un coche más urbano, la Gama KONA te ofrece todo eso en sus modelos híbrido, híbrido 48V y eléctrico. Pero, si lo que necesita tu empresa es un coche espacioso, versátil y con un diseño innovador, en la Gama TUCSON encontrarás todo eso, en sus versiones híbrida, híbrida enchufable e híbrida 48V.

Descubre la solución perfecta para tu flota de empresa, con Hyundai.



TUCSON
• Híbrido 48V.
• Híbrido.
• Híbrido enchufable.

KONA
• Híbrido 48V.
• Híbrido.
• Eléctrico.

IONIQ 5
• Eléctrico.



Con etiqueta ECO y 0 emisiones.



5 AÑOS
Garantía
sin límite de km

8 AÑOS
Garantía de
Batería

Gama TUCSON HEV: Emisiones CO₂ (gr/km): 125-149. Consumo mixto (l/100km): 5,5-6,5. Gama KONA EV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 143 (batería 39,2 kWh) – 147 (batería 64 kWh). Autonomía en uso combinado (km)*: 305 (batería 39,2 kWh) – 484 (batería 64kWh). Autonomía en ciudad (km)*: 435 (batería 39,2 kWh) – 660 (batería 64kWh). Hyundai IONIQ 5: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 167 (batería 58 kWh) – 190 (batería 73 kWh). Autonomía en uso combinado (km)*: 384 (batería 58 kWh) – 481 (batería 73kWh). Autonomía en ciudad (km)*: 587 (batería 58 kWh) – 686 (batería 73kWh).

Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. *Autonomía oficial conforme al Nuevo Ciclo de Conducción WLTP. La autonomía real estará condicionada por el estilo de conducción, las condiciones climáticas, el estado de la carretera y la utilización del aire acondicionado o calefacción). Modelos visualizados: Nuevo TUCSON Híbrido STYLE, Nuevo KONA EV Style e Ioniq5 Energy. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje y la de 8 años o 160.000 km. (lo que antes suceda) para la batería de alto voltaje, ofrecidas por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales, es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es

Argumentos para convencer a tus conductores sobre el vehículo eléctrico

Realizar cambios en cualquier estructura empresarial requiere tiempo. Un tiempo del que a veces no se dispone. Pero la realidad es que la transición hacia el vehículo electrificado está suponiendo no solo un cambio de hábitos, sino prácticamente un cambio cultural. A todos los niveles. Una transformación que requiere de estrategia, planificación y pasos firmes en el caso de los parques móviles corporativos.



Las prisas, malas compañeras para el cambio

En anteriores números y artículos hemos hablado de cómo preparar este cambio en lo referente a operativa, criterios y análisis para el cambio de modelos, política de flota, etc.

Sin embargo, una vez conocemos qué vehículos o qué parte de la flota puede adaptarse al vehículo electrificado, es el momento de hablar con los usuarios de la flota sobre esta transformación.

Y es que no todos los usuarios de los vehículos de la compañía estarán abiertos al cambio. Existen "fake news" sobre el vehículo eléctrico, afirmaciones interesadas (que no interesantes) y opiniones no siempre positivas sobre esta tecnología. Sin embargo, no queda otra opción que empezar a desterrar las motorizaciones de combustión interna de nuestra Car Policy. Y cuanto antes tomemos conciencia de ello y actuemos en consecuencia, mucho mejor.

Esta toma de conciencia debe incluir a todos los integrantes de la compañía. No solo a los conductores. Sino también, y muy especialmente, a la dirección de la empresa.

No siempre todos los conductores de nuestra flota están dispuestos a cambiar sus vehículos "petroleros" por unidades enchufables. Para ayudar a este cambio, hay que contar con un buen listado de argumentos en el que se expliquen de forma clara todas las ventajas y beneficios que puede aportar a nuestros usuarios la conducción de un vehículo eléctrico puro (BEV).

En cualquier caso, si todavía no hemos empezado a realizar la transición hacia los vehículos electrificados, ya no hay excusas. La cuenta atrás para la extinción de los coches alimentados con derivados del petróleo ha empezado. Y ya no se puede parar (al menos en Europa). De ahí que, si todavía no lo hemos hecho, es el momento de planificar esta transición si no queremos acabar tomando decisiones apresuradas, erráticas y sin información. Las prisas son malas compañeras.



Probar un vehículo eléctrico, el mejor argumento

Si alguien dice que conducir un vehículo eléctrico es aburrido, es que seguramente jamás ha conducido uno. Es verdad que no tiene tubo de escape por el que se puedan escuchar ruidosos decibelios. Ni cuentarrevoluciones en el que fijarse para ver cómo sube de vueltas un motor. Pero es que su empuje infinito, una entrega de par excepcional, el confort de marcha y su agradable confort acústico son incomparables a los de la inmensa mayoría de vehículos con motor de combustión interna. Y no nos engañemos, la

“ Nada mejor que probar un coche de cero emisiones para convencer a nuestros conductores más incrédulos ”





“Una de las ventajas más destacables de los BEV se encuentra en su fiscalidad, siempre que el vehículo de empresa sea declarado como parte de la retribución en especie del empleado”

inmensa mayoría de conductores de coches de empresa no conduce un V8 de 6.0 litros con 500 CV de potencia capaz de generar dosis elevadas de emoción. La realidad es que conduce un utilitario de 100 CV que aporta menos adrenalina que un tiovivo.

Por el contrario, un acelerón con un vehículo eléctrico te deja pegado al asiento (literalmente) y no te despegas de él hasta que frenas. Además, su particular y nada molesto sonido “espacial” acaba gustando a cualquier conductor.

Por otro lado, diferentes estudios y encuestas demuestran que la mayoría de los que prueban un coche eléctrico valoran con nota muy alta su experiencia. Así que, nada mejor que probar un coche de cero emisiones para convencer a nuestros conductores más incrédulos.



Ventajas fiscales

Una de las ventajas más destacables de los BEV se encuentra en su fiscalidad, siempre que el vehículo de empresa sea declarado como parte de la retribución en especie del empleado.

Así, los vehículos eléctricos puros, los híbridos enchufables (PHEV) así como los de autonomía extendida (EREV) cuentan con una bonificación del 30% en la parte de la retribución en especie del IRPF (siempre que el coste sin IVA del vehículo no exceda los 40.000 €).

COSAS QUE HACER DURANTE LAS RECARGAS

No siempre será posible recargar las baterías de un coche durante la noche o mientras trabajamos en la oficina. Es probable que, en ocasiones, se necesite una recarga de emergencia. O que, de camino a visitar a un cliente, nos digan que dicha reunión queda anulada.

Ante esta situación, también puede ser recomendable establecer una serie de consejos e ideas para aprovechar el tiempo durante las recargas. Aquí van algunas sugerencias:

Tomar un café y descansar. Si necesitamos descansar, lo más factible es buscar un punto de recarga cerca de nuestra cafetería favorita y tomar con calma una bebida reconfortante que nos permitirá retomar la jornada con fuerzas renovadas.

Responder llamadas perdidas. Siempre hemos dicho que, por seguridad, nunca es bueno realizar llamadas largas mientras se conduce. La pausa para la recarga es un buen momento para atender con tranquilidad y sin ningún tipo de riesgos aquellas llamadas que no se han podido responder con el tiempo que merecían.

Responder emails. Al regresar de un día de visitas o reuniones, nuestra bandeja de entrada estará repleta de emails. Podemos aprovechar los minutos de espera de la recarga para responder un buen número de emails, especialmente aquellos menos críticos pero que son verdaderos “ladrones de tiempo”. Al día siguiente seguro que lo agradeceremos.

Estirar las piernas. Cada vez son más las compañías que incluyen la movilidad saludable como un concepto más dentro de los planes de movilidad de empresa. En este sentido, realizar un breve paseo por un parque o descubriendo un barrio de la ciudad mientras nuestro coche recarga su batería, es una buena forma de contribuir a esta movilidad activa.

Realizar visitas o reuniones. Antes de salir a hacer una visita o reunión, es una buena idea consultar el mapa de puntos de recarga para ver la disponibilidad de los mismos cerca de la ubicación que vamos a visitar. De esta forma, cuando terminemos la visita o reunión tendremos el coche con un buen nivel de batería. ■



Con el historial en la mano

No puede realizarse con éxito un proceso de electrificación sin conocer previamente el historial de kilometraje de nuestra flota. Una vez más, contar con un sistema de gestión de flotas asociado a un sistema telemático será de gran ayuda para combatir, con el historial en la mano, la llamada “Range Anxiety”. En la mayoría de los casos, podremos demostrar que la autonomía de los actuales vehículos eléctricos es más que suficiente para afrontar el kilometraje diario de nuestros conductores.



0 emisiones

No todos nuestros conductores serán firmes ecologistas. Pero cada vez son más las personas para quienes el cuidado del planeta es una prioridad. Así que este es uno de los primeros argumentos a esgrimir en esta acción comunicativa.

Un vehículo eléctrico, por mucho que se empeñen algunos “expertos”, contamina menos que un vehículo de combustión. Al menos de forma directa. Es decir, circulando. Un vehículo eléctrico puro (BEV) no emite CO₂, ni partículas, ni azufre durante todo su ciclo de vida útil. Midamos cómo lo midamos. Y si lo recargamos con energía procedente de fuentes renovables, su huella medioambiental es todavía menor.



Acceso a ZBE

En 2023, las ciudades españolas con más de 50.000 habitantes, y aquellas de más de 20.000 habitantes con altos índices de contaminación, estarán obligadas a tener su propia Zona de Bajas Emisiones (ZBE). Es decir, que este tipo de áreas con restricciones de acceso no serán exclusiva de las grandes capitales españolas. Así, contar con un vehículo con etiqueta “Cero emisiones” será una garantía para acceder sin problemas a cualquier ZBE en territorio español.



Aparcamientos

En la mayoría de ciudades, las zonas de estacionamiento regulado ya establecen sus tarifas en función de la huella de carbono del vehículo. A más contaminación, más caro el minuto de estacionamiento. En este sentido, aparcar un BEV en este tipo de aparcamientos es mucho más económico. Y en muchas ocasiones, incluso gratuito.

Por otro lado, también existen algunos elementos como impuestos o peajes que resultan más ventajosos para los vehículos eléctricos. Si bien es verdad que habitualmente es la empresa o la compañía de ren-

ting quien se hace cargo de los impuestos, los peajes suelen salir del bolsillo del empleado cuando sus desplazamientos no corresponden al ámbito laboral.



Menores mantenimientos

Como es bien sabido, un vehículo eléctrico enchufable cuenta con muchas menos piezas que un vehículo convencional de motor de combustión. Se estima que un coche gasolina o diésel suma alrededor de 30.000 elementos. En cambio, un BEV tiene un 60% menos de piezas. Solo con este simple guarismo, ya podemos anticipar un menor potencial de averías y, por tanto, un menor tiempo de inmovilización del vehículo en el taller.

Y claro está, el número de elementos a sustituir, mantener o revisar es muy inferior. De ahí que los tiempos de estancia en un servicio posventa sean también menores. Este hecho puede resultar atractivo para aquellos conductores a los que pasar por el taller periódicamente les supone un inconveniente, ya sea por falta de tiempo, pereza o descuido.

Por otro lado, los costes de mantenimiento de un coche con motor de combustión interna son, como mínimo, el doble de los de un BEV. Aunque en este caso, al usuario/conductor de un vehículo de empresa (ya sea en renting o propiedad de la compañía) poco le suelen incumbir este tipo de costes.



Early adopters

Los gestores de flotas con más años al frente del departamento conocen muy bien las diferentes tipologías de conductores de su parque móvil, tanto en estilo de conducción como en lo que respecta a las preferencias de vehículos. En este sentido, una de nuestras tareas previas en el proceso de electrificación será identificar a los empleados "early adopters". Es decir, aquellas personas a las que les

“Aparcar un BEV en las zonas de estacionamiento regulado es mucho más económico. Y en muchas ocasiones, incluso gratuito”



“En el caso de la electrificación, los directivos de la empresa deben ser los primeros en conducir y adoptar este tipo de tecnología”

gusta ser pioneros y apostar por novedades e innovaciones. Será más fácil convencer a este tipo de conductores sobre los beneficios de los vehículos eléctricos.

Además, la llegada a la flota de BEV a través de los "early adopters" dará visibilidad a esta tipología de vehículos. Y a su vez, esta tipología de conductores también realizará una necesaria función de prescriptores. Pues, ¿de qué sirve utilizar un nuevo producto si no puedes explicar sus grandes beneficios a los compañeros de trabajo?



Dirección de empresa

Lo hemos repetido en multitud de ocasiones. La implicación de la dirección de la empresa es vital para cualquier tema relacionado con la gestión de la flota: seguridad, contención de costes, buen uso de los vehículos, sostenibilidad...



Puntos de recarga

Desde su llegada al mercado, una de las principales barreras del vehículo eléctrico ha sido la poca disponibilidad de puntos de recarga. De ahí la necesidad de facilitar al máximo a nuestros conductores las recargas de sus vehículos. En este capítulo se impone un plan de acción que, en función de las posibilidades de la compañía, permita desterrar el miedo de los conductores a no poder recargar las baterías de su coche.

Un plan que no solo puede pasar por instalar puntos de recarga en las instalaciones de la empresa o en casa del empleado. Sino que también debe tener en cuenta la infraestructura pública de recarga, la diversidad de operadores disponibles, la interoperabilidad de las mismas así como las distintas velocidades de recarga en cada zona de actuación. ■



¿Qué vehículos eléctricos tienen más autonomía?

Partiendo de la base de datos “European Alternative Fuels Observatory” de la Comisión Europea, hemos recopilado los principales modelos eléctricos puros (BEV) disponibles en el mercado español. Los hemos dividido por segmentos, añadiendo la autonomía así como la capacidad de la batería y la velocidad de carga máxima por hora.

SUV

			
BMW iX xDrive50	505	105.2	620
Ford Mustang Mach-E ER RWD	455	91	400
Audi Q4 Sportback e-tron 40	425	76.6	540
Skoda Enyaq iV 80	420	77	530
Volkswagen ID.4 Pro Performance	410	77	520
BMW iX3	385	74	520
Audi e-tron Sportback 55 quattro	380	86.5	610
Toyota bZ4X FWD	380	71.4	490
Jaguar I-Pace EV400	380	84.7	360
Mercedes-Benz EQC 400 4Matic	370	80	440
MG ZS EV Long Range	365	68.3	410
Volvo C40 Recharge Twin Pure Electric	350	75	450
Mercedes-Benz EQB 250	345	66.5	500
Volvo XC40 Recharge Twin Pure Electric	340	75	440
Aiways U5	330	63	380
MG Marvel R	335	65	400
DS 3 Crossback E-tense	260	45	420
Peugeot e-2008	255	45	410
Opel Mokka-e	255	45	410
Lexus UX 300e	235	45	150
Mazda MX-30	170	30	240



Berlinas y Deportivos

			
Mercedes-Benz EQS 450+	640	107.8	840
Mercedes-Benz EQE 350+	525	90.6	660
Tesla Model 3 Long Range Dual Motor	485	75	750
Porsche Taycan Plus	475	83.7	1050
BMW i4 eDrive40	470	80.7	650
Tesla Model Y Long Range Dual Motor	435	75	670
Volkswagen ID.5 Pro	430	77	540
Polestar 2 Long Range Single Motor	425	75	550
Audi e-tron GT quattro	420	85	1030
KIA EV6 Long Range 2WD	400	72.5	1050
MG MG5 EV Long Range	340	57	340

Compactos y urbanos

			
Volkswagen ID.3 Pro S	450	77	570
Cupra Born 170 kW	450	77	570
Hyundai Kona Electric 64 kW	395	64	370
Hyundai IONIQ 5 Long Range 2WD	390	72.5	960
Mercedes-Benz EQA 250+	375	71.4	520
KIA e-Soul 64 kWh	370	64	350
KIA e-Niro 64 kWh	370	64	350
Renault Mégane E-Tech EV60	365	60	520
Nissan Leaf e+	340	59	380
Renault Zoe ZE50 R110	315	52	230
Peugeot e-208	285	45	460
Opel Corsa-e	285	45	460
Fiat 500e 3+1	235	37.3	390
MINI Cooper SE	185	28.9	260
Honda e Advance	170	28.5	190
Dacia Spring Electric	170	26.8	170
Renault Twingo Electric	130	21.3	-
smart EQ fortwo coupe	100	16.7	-

Vehículos comerciales ligeros

			
Mercedes-Benz eVito Tourer Long 90 kWh	310	90	310
Mercedes-Benz EQV 300 Long	305	90	310
Peugeot e-Expert Combi Long 75 kWh	260	68	280
Peugeot e-Traveller Long 75 kWh	260	68	280
Toyota ProAce Verso L 75 kWh	250	65	290
Opel Zafira-e Life L 75 kWh	250	65	290
Citroën e-Jumpy Combi M 75 kWh	250	65	290
Opel Vivaro-e Combi L 75 kWh	250	65	290
Citroën e-SpaceTourer M 75 kWh	250	65	290
Toyota ProAce Shuttle L 75 kWh	245	65	280
Peugeot e-Rifter Standard	200	45	320
Opel Combo-e Life 50 kWh	200	45	320
Citroën e-Berlingo M 50 kWh	200	45	320

 AUTONOMÍA (KM)  BATERÍA (KWH)  VELOCIDAD DE CARGA MÁX (KM/H)

Fuente: European Alternative Fuels Observatory - Comisión Europea (datos actualizados Junio-2022)*

*Solo se reflejan las versiones con más autonomía de cada modelo





¿Qué sector económico tiene la flota más sostenible?

LeasePlan ha hecho pública la quinta edición de su Fleet Sustainability Ranking. Un estudio muy interesante que permite analizar el nivel de sostenibilidad de los parques móviles corporativos europeos en función del sector económico al que pertenecen.

El ranking analiza las diferencias del ratio de sostenibilidad de los 8 principales sectores económicos: automoción, bienes de consumo, construcción, energía y química, industria, salud y farma, servicios financieros y profesionales, y tecnología.

Para realizar el informe, se ha tenido en cuenta la evolución de las emisiones de CO2 así como la implantación en las diferentes flotas de 24 países europeos de motorizaciones diésel, eléctricas puras (BEV), híbridas (HEV) e híbridas enchufables (PHEV).



Principales conclusiones

Los tres sectores económicos que muestran una mayor intención de cambiar la composición de su flota para rebajar su huella medioambiental son las empresas tecnológicas, las de servicios financieros y profesionales y las de energía y productos químicos. Estos sectores obtienen altas puntuaciones en todos los criterios de clasificación en el ranking de LeasePlan. Hay que destacar, que la industria tecnológica ha emergido como el mejor actor por segundo año consecutivo, ocupando la primera posición en 3 de las 4 categorías analizadas.

Le siguen las empresas de servicios financieros y profesionales, mientras que las compañías de energía y productos químicos no ocupan un lugar más alto debido a su elevado porcentaje de híbridos.

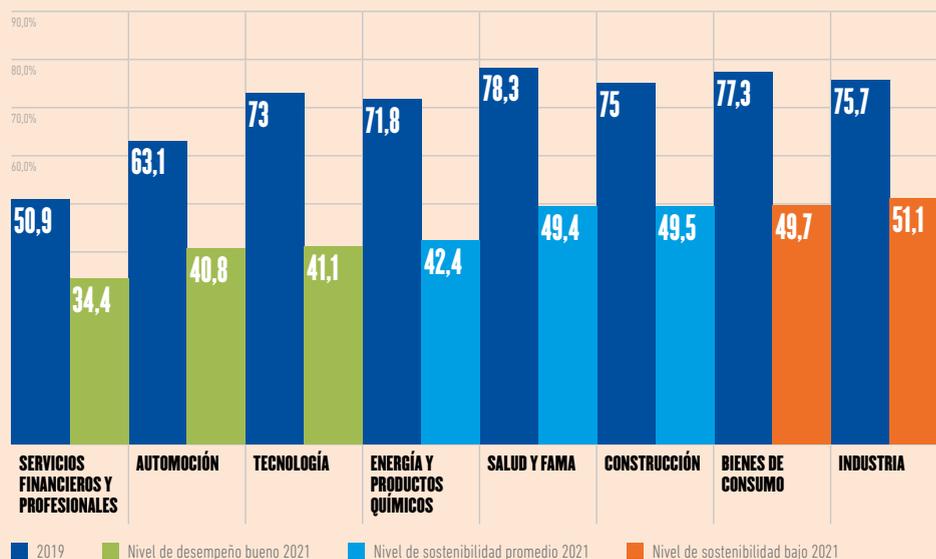
En el otro lado de la balanza encontramos el sector de bienes de consumo. Si bien tiene un alto índice de penetración de PHEV/HEV, cuenta con una puntuación baja en el resto de valoraciones.

SOSTENIBILIDAD POR TIPOLOGÍA DE MOTORIZACIONES EN FLOTA

TECNOLOGÍA	3	3	3	2	11
SERVICIOS FINANCIEROS Y PROFESIONALES	1	2	6	3	12
ENERGÍA Y PRODUCTOS QUÍMICOS	6	1	7	1	13
AUTOMOCIÓN	2	7	4	6	19
SALUD Y FARMA	5	6	2	7	20
CONSTRUCCIÓN	6	4	8	4	22
INDUSTRIA	8	5	5	5	23
BIENES DE CONSUMO	7	8	1	8	24
	IMPLANTACIÓN DIÉSEL BAJA	IMPLANTACIÓN BEV ALTA	IMPLANTACIÓN PHEV / HÍBRIDA ALTA	NIVEL DE EMISIONES CO2	PUNTAJÓN TOTAL

■ Nivel de desempeño bueno 2021 ■ Nivel de sostenibilidad promedio 2021 ■ Nivel de sostenibilidad bajo 2021

PENETRACIÓN DIÉSEL 2019-2021 (%) EN FLOTAS POR SECTOR





ECOFLEET MEETING POINT 2022

PUNTO DE ENCUENTRO DE LAS FLOTAS SOSTENIBLES

MARTES, 25 DE OCTUBRE

CIRCUITO DE BARCELONA - CATALUÑA



EL PUNTO DE ENCUENTRO DE LAS EMPRESAS Y ORGANISMOS QUE APUESTAN POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Conferencias y expertos

Exposición de las marcas y modelos más sostenibles

Infraestructuras de recarga

Test Drive

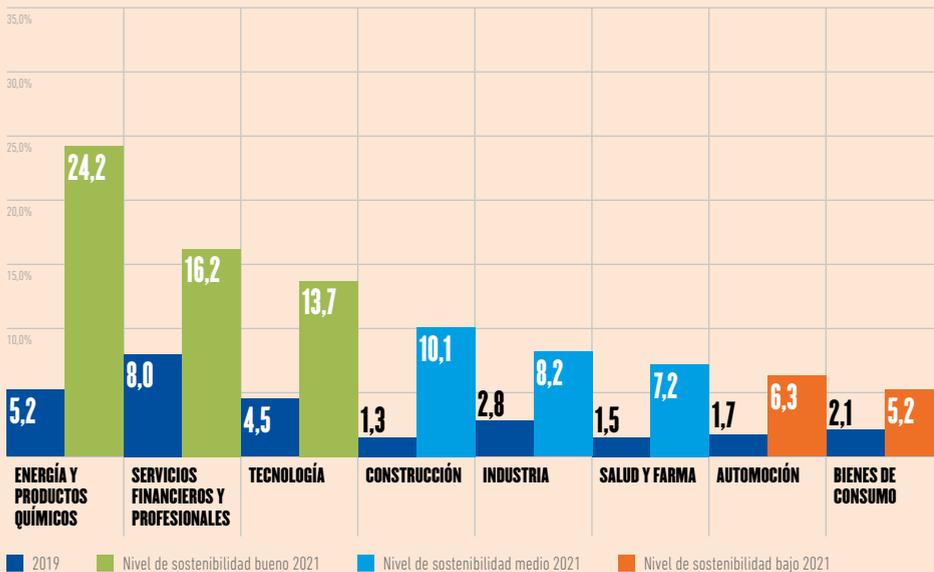
Inscríbete en:

<https://aegfa.com/eventos/ecofleet>



AEGFA Asociación Española de Gestores
de Flotas y de Movilidad
an AIAFA partner

PENETRACIÓN BEV 2019-2021 (%) EN FLOTAS POR SECTOR



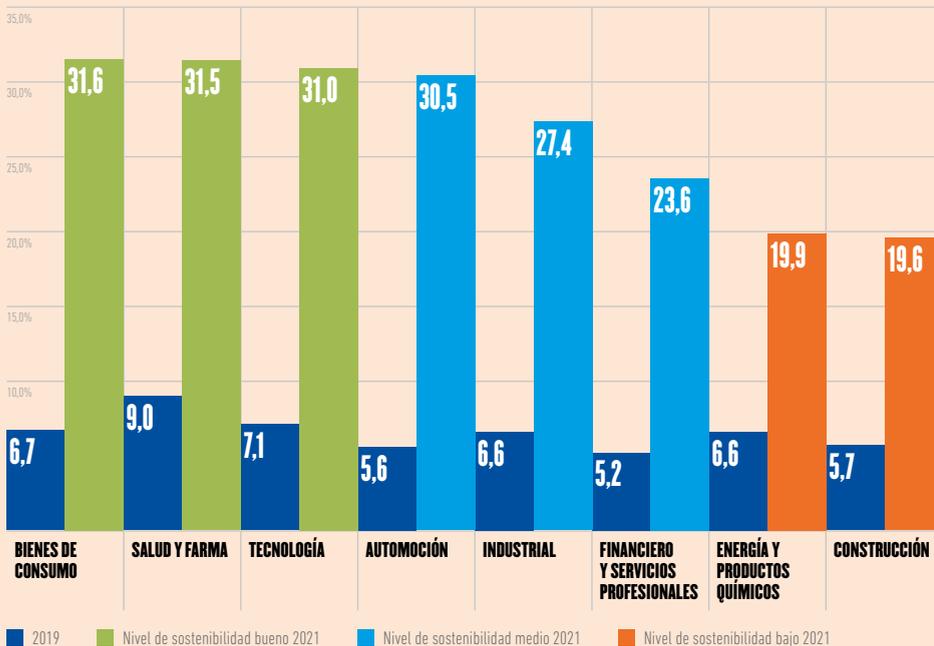
¿Qué propulsión es la preferida?

Según este informe, la implantación de los BEV está aumentando a un ritmo rápido. Sin embargo, los PHEV y HEV son la tecnología que incrementa su cuota de penetración de forma más significativa en los 2 últimos años.

De hecho, los BEV solo son mayoría entre las empresas de energía y productos químicos. No es de extrañar entonces que sean estas mismas empresas quienes cuenten con los niveles de CO2 más bajos del informe.

“ La adopción de BEV se ha acelerado en los últimos dos años. Liderando esta tendencia encontramos la industria de la energía y productos químicos, renovando el 24,2% de su flota con vehículos eléctricos puros ”

PENETRACIÓN PHEV/HEV 2019-2021 (%) EN FLOTAS POR SECTOR



El BEV acelera su presencia

En general, todos los sectores están disminuyendo su nivel de CO2 asociado a la flota debido a la importante sustitución de vehículos diésel por motorizaciones más limpias.

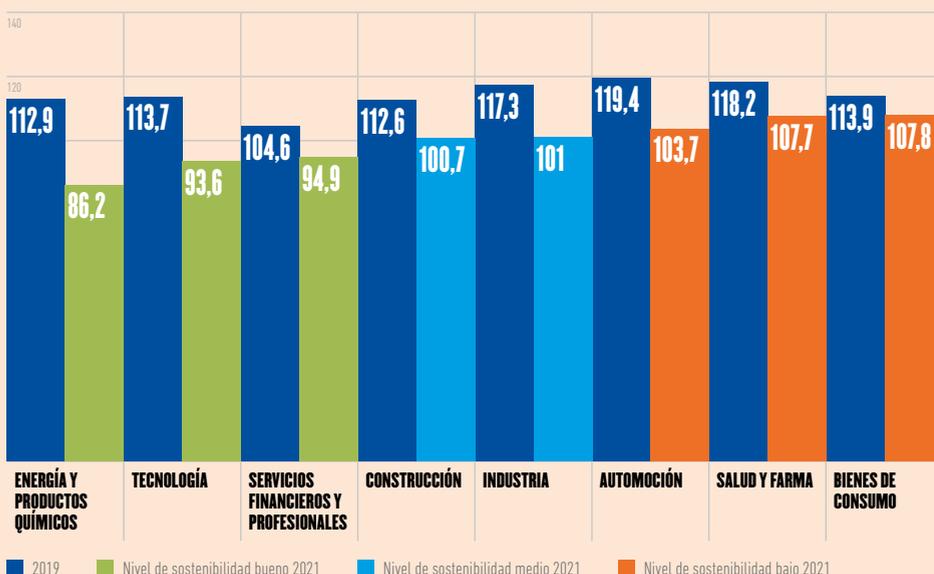
Es el sector de los servicios financieros y profesionales quien tiene la proporción más baja de turismos diésel (34,4 %). En los 2 últimos años, todas las industrias han reducido en un 20% su porcentaje de flota de gasóleo. La industria tecnológica fue la que más redujo su cuota de diésel con un 31,9 %, pasando del cuarto puesto en 2019 al tercero en 2021.

La adopción de BEV se ha acelerado en los últimos dos años. Liderando esta tendencia encontramos la industria de la energía y productos químicos, renovando el 24,2% de su flota con vehículos eléctricos puros. Incluso en el sector con la cuota más baja de BEV (bienes de consumo), la presencia de esta tecnología se ha más que duplicado.

El peso de PHEV/HEV se ha triplicado en cada sector, siendo considerados modelos de transición hacia las cero emisiones. La industria de bienes de consumo lidera la tendencia con un 31,6% de presencia de esta tecnología.

En cuanto a la pura reducción de emisiones, la industria de la energía y productos químicos ha logrado tanto el CO2 promedio más bajo como la mayor disminución en comparación con 2019. Por otro lado, el sector de bienes de consumo se encuentra en el lado opuesto: su flota tiene el CO2 más alto y la reducción de emisiones respecto a 2019 es la más baja. ■

EVOLUCIÓN DE EMISIONES CO2 (G/KM) EN FLOTAS POR SECTOR



Hyundai Tucson: Fórmula inteligente

La combinación de una carrocería SUV y una motorización híbrida enchufable es una fórmula inteligente en todos los sentidos. Y el Hyundai Tucson PHEV es uno de los mejores ejemplos, estableciéndose como una de las referencias de su segmento

La cuarta generación del Hyundai Tucson se ha consolidado como uno de los coches más demandados en Europa. De hecho, el modelo coreano se ha convertido en el SUV compacto más vendido del viejo continente en lo que llevamos de año.

Y es que la actual generación del modelo coreano está repleta de virtudes. Empezando por su avanzado y revolucionario diseño frontal con luces paramétricas ocultas que se convierte en el elemento distintivo más llamativo del nuevo Tucson.

Además, ha incrementado de forma espectacular sus niveles de calidad, sostenibilidad y tecnología. Aunque no podía ser de otra forma, teniendo en cuenta la competitividad del segmento en el que milita.

De entre su variadísima oferta mecánica destacamos el Tucson Plug-in. Se trata de una versión híbrida enchufable de 265 CV en total. Combina un motor de gasolina de 1,6 litros y 179 CV con otro eléc-

trico de 91 CV. Su batería de polímero de litio cuenta con 13,8 kWh de capacidad, pudiendo conseguir hasta 62 kilómetros de autonomía eléctrica, libre de emisiones y sin encender el motor gasolina.

Ello le permite homologar un consumo medio de 1,4 L/100 km y apenas 31 g/km de CO₂, pudiendo lucir la etiqueta 0 emisiones de la DGT. Lógicamente, el conjunto va asociado a una transmisión automática. Y a su vez, dispone de tracción integral 4x4 con selector de modos de conducción que se adapta a nieve, arena, barro...

Cargado de tecnología

Sus dimensiones exteriores son 4,50 metros de longitud, 1,87 m de anchura y 1,65 m de altura. Esto es, 20 mm más largo, 15 mm más ancho y una distancia entre ejes 10 mm mayor que la generación prece-

“ El Hyundai Tucson puede circular hasta 62 kilómetros en modo eléctrico, libre de emisiones y sin encender el motor gasolina. ”

dente. Todo ello se traduce en unas plazas traseras que ofrecen 26 mm de espacio adicional para las piernas y en un maletero de 558 litros (58 L menos que las versiones petroleras).

A nivel tecnológico, al Tucson no le falta de nada: asistente para evitar colisiones frontales con función de giro en intersecciones, control de crucero inteligente en curvas basado en la navegación, asistencia a la Conducción en Autopista

(con ayuda de centrado en el carril) y una excelente experiencia digital y de conectividad en su habitáculo.

Incluso puede contar con asistente de aparcamiento autónomo remoto. Ello permite que, con tan solo tocar un botón, el TUCSON puede aparcarse de manera remota o salir de una plaza de aparcamiento. Es decir, con el conductor fuera del vehículo.

Por último, destacar la garantía de kilometraje ilimitado de 5 años para el vehículo y de 8 años (o 160.000 km) para la batería de iones de polímero de litio.

CONCLUSIONES

A la ya de por sí acertada combinación de buen diseño, tecnología y calidad, el Hyundai Tucson PHEV añade una motorización ultraeficiente, capaz de circular hasta 62 km sin utilizar el motor gasolina. A ello se suma la tracción integral, un plus que aumenta la versatilidad de uso y tipología de flotas entre las que puede encajar. ■



Hyundai Tucson PHEV

Precio:	Desde 43.000 euros
Potencia:	265 CV
Consumo:	1,4 l/100 km
Emisiones CO ₂ :	31 g/km
Long. / Anch. / Altura:	4.500 / 1.865 / 1.650 mm
Etiqueta DGT:	0 emisiones
Imp. Matriculación:	Exento
Garantía:	60 meses sin límite de km

Nuevo Mercedes-Benz GLC: Éxito asegurado



El Mercedes-Benz GLC ha sido uno de los modelos más exitosos de los últimos años para la marca de la estrella. Consciente de su importancia en su volumen de ventas, Mercedes-Benz ha mejorado de forma importante este SUV para seguir siendo referencia entre sus rivales.

La nueva y segunda generación del MB GLC despliega una oferta mecánica híbrida en todas sus versiones.

Por un lado, cuatro híbridos ligeros: dos gasolina de 204 y 258 CV (GLC 200 4MATIC, GLC 300 4MATIC) y dos diésel de 197 y 269 CV (GLC 220d 4MATIC y GLC 300 d 4MATIC).

El catálogo se completa con tres motores híbridos enchufables de 313, 381 y 333 CV, este último diésel. En este capítulo, los PHEV del Clase GLC son capaces de superar los 100 km en modo eléctrico. Una autonomía excepcional y que permite largos recorridos sin malgastar un litro de productos derivados del petróleo. Además, todos los propulsores son de 4 cilindros, con transmisión automática de 9 relaciones y tracción integral.

Mejorado dentro y fuera del asfalto

El GLC es capaz de ofrecer grandes sensaciones, ya sea pisando asfalto o rodando por caminos rotos.

Con la vista puesta en el confort y la agilidad, el tren de rodaje ha sido revisado, al igual que la suspensión y su opción neumática.

Además, puede equipar eje trasero direccional.

También se ha mejorado el modo "off-road", aportando todavía más tracción y seguridad, y donde destaca el llamado "Capó transparente", que ofrece una vista virtual sobre lo que ocurre debajo del capó cuando circulamos lejos de carreteras convencionales.

Además, ofrece una altura libre al suelo de 179 mm con la suspensión estándar, pudiendo alcanzar los 249 mm con la suspensión neumática y el paquete técnico "off-road". Pueden parecer pocos mm, pero fuera del asfalto pueden ser determinantes.

El nuevo diseño exterior, todavía más atractivo, mejora en dos décimas el coeficiente de resistencia aerodinámica del GLC anterior. Ello no solo mejora la eficiencia, sino también el confort acústico.

En el interior, se ha mejorado algo más la habitabilidad de los pasajeros. Lo que sí mejora de forma

“ Los PHEV del Clase GLC son capaces de superar los 100 km en modo eléctrico. Una autonomía excepcional que permite largos recorridos sin malgastar un litro de productos derivados del petróleo. ”

importante es el maletero, con 600 litros de capacidad (50 más que antes) en los híbridos suaves y 460 en los PHEV (65 más que en el anterior GLC).

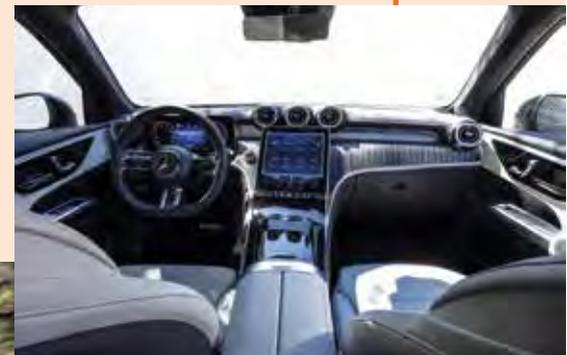
A nivel tecnológico, el nuevo GLC integra la última generación del sistema MBUX, lo que permite ampliar las funciones de infoentretenimiento, mejoras en las órdenes

vocales e integrar más servicios de conectividad y tecnología. Todo ello con una generosa superficie de pantallas en la parte delantera del habitáculo.

No faltan las últimas innovaciones en materia de asistencia y seguridad, con asistente activo de distancia, el asistente activo de dirección, un nuevo paquete de aparcamiento con cámara de 360 grados o la revolucionaria tecnología de faros DIGITAL LIGHT (opcional). Estos faros permiten implementar nuevas funciones, como la proyección de líneas auxiliares o símbolos de advertencia sobre la calzada.

CONCLUSIONES

En un contexto donde el diésel se ha demonizado, llama la atención que Mercedes-Benz siga ofreciendo motorizaciones de gasóleo, siendo la única gran marca que apuesta por combinar gasóleo y PHEV. Aunque no es de extrañar, teniendo en cuenta que la ficha provisional del GLC 300de 4MATIC anuncia un consumo medio de 0,4 L/100 km y apenas 10 g/km de CO₂. ■



Mercedes-Benz GLC 200 4MATIC

Precio:	58.150 euros
Potencia:	204 CV
Consumo:	7,3 l/100 km
Emisiones CO ₂ :	167 g/km
Long. / Anch. / Altura:	4.716/ 1.890/ 1.640 mm
Etiqueta DGT:	Eco

Renault Megane E-TECH: Experiencia eléctrica y digital

La marca del rombo quiere reconquistar el segmento C. Y para ello, nada mejor que trasladar las últimas innovaciones en materia de electrificación a su exitoso Megane.

Si bien por denominación pertenece a la familia Megane, la realidad es que Renault podría haber lanzado este modelo con un nuevo nombre. Y es que el nuevo Megane E-TECH 100% eléctrico se presenta sobre la nueva plataforma CMF-EV, específica para vehículos enchufables.

Ello le permite diferenciarse de sus hermanos de combustión. Empezando por una mayor batalla, un compartimiento motor más pequeño y una habitabilidad mayor para todos los ocupantes, con 440 litros de maletero.

Si en el exterior llama la atención su carrocería crossover, con tiradores de puerta enrasados, en el interior destaca su nueva pantalla OpenR con una superficie de visualización total de hasta 321 cm² para la pantalla de 12,3 pulgadas del cuadro de instrumentos (1920 x 720 píxeles, formato horizontal) y 453 cm² para la pantalla multimedia de 12 pulgadas (1250 x 1562 píxeles, formato vertical). En total, 774 cm² de mundo digital. Algo solo altura de las grandes berlinas premium. En este capítulo hay que destacar que la conectividad se ha desarrollado junto a Google.



“ Renault utiliza más de 27 kg de plásticos reciclados en la fabricación del vehículo. Es más, al final de su vida útil, se podrá reciclar el 95 % del vehículo ”

De esta forma, cada conductor puede vincularse a su cuenta Google personal e instalar todo tipo de aplicaciones para enriquecer la experiencia digital del vehículo.

Una oferta compleja

El nuevo Renault Megane E-TECH 100% eléctrico está disponible con dos opciones de potencia (131 y 218 CV) y dos capacidades de batería: EV40 (40 kWh) y EV60 (60 kWh). De ahí que las autonomías oscilen

entre los 300 y los 470 km, en función de la batería elegida.

Hasta aquí, la elección es sencilla. Pero la cosa se complica, pues deberemos seleccionar la versión (standard charge, boost charge, super charge y optimum charge) en función del tipo de recarga más habitual. Y es que según qué tipo de variantes, especialmente las más básicas, no nos permitirán recargar el vehículo en un punto de carga rápida.

Para facilitar toda esta operativa, Renault propone diferentes soluciones a través de su propia marca Mobilize, pudiendo elegir aquellas que mejor se adaptan a nuestras necesidades.

Por otro lado, las baterías- las más finas del mercado con solo 110 mm de altura- están garantizadas durante 8 años o 160.000 km. En este intervalo de tiempo, se sustituirán gratuitamente en caso de degradarse a un nivel inferior del 70 % de su capacidad nominal.

También dispone de 8 años de

asistencia energética: en caso de que el vehículo agotase su carga, Renault desplazará el vehículo al punto de carga más cercano.

Según Renault, el Megane eléctrico es capaz de ahorrar cerca de 1.700 euros al año de media, frente a un vehículo de gasolina equivalente.

Pero este modelo no solo es sostenible en lo que a propulsión se refiere. Renault utiliza más de 27 kg de plásticos reciclados en la fabricación del vehículo. Es más, al final de su vida útil, se podrá reciclar el 95 % del vehículo, siendo el mejor Renault de la historia en materia medioambiental.

CONCLUSIONES

Renault fue la primera gran marca que apostó por vehículos 100% eléctricos. Una década después y con millones de kilómetros de experiencia a sus espaldas, lanza su modelo más tecnológico y avanzado. La competencia en estos momentos es feroz en el segmento eléctrico. Aunque al Megane E-TECH no le faltan atractivos para convencer. ■



Renault Mégane E-TECH EV40 96 kW standard charge

Precio:	36.600 euros
Potencia:	130 CV
Consumo:	15,8 kWh/100 km
Emisiones CO ₂ :	0
Autonomía:	300 km
Long./Anch./Altura:	4.199/ 1.768/ 1.505 mm
Etiqueta DGT:	0 emisiones
Imp. Matriculación:	Exento

Toyota bZ4X: El inicio de una nueva era



Nuestro mercado acaba de recibir al nuevo Toyota bZ4X. Se trata del primer miembro de la submarca bZ-beyond Zero- con el que el fabricante nipón inicia su ofensiva de modelos 100% eléctricos.

dura —por debajo de 10 km/h—. Es más, cuenta con una capacidad de vadeo de 50 cm, a la altura de los mejores 4x4.

Por otro lado, el nuevo eléctrico puro de Toyota dispone de los últimos sistemas de conectividad, seguridad y ayuda a la conducción. Entre las mejoras sobresalen una cámara de mayor resolución, mayor amplitud y el doble de alcance, un radar con un sensor más potente y un sistema de detección del nivel de atención del conductor de nuevo desarrollo.

El modo de comercialización también marca un nuevo hito, pues solo se puede acceder al bZ4X a través de la fórmula del renting ofrecido por KINTO One (la división de renting de Toyota) desde 599€/mes (48 meses/10.000 km anuales y casi 4.000€ de entrada).

CONCLUSIONES

Buena autonomía, tecnología de primer nivel, una versatilidad excepcional y el habitual sello de calidad y fiabilidad Toyota. Sin duda, el nuevo bZ4X establece una nueva referencia en el segmento de los SUV de cero emisiones. ■

El nuevo Toyota bZ4x es un SUV de tamaño medio, estética atractiva y excelente confort y espacio interior. Es el primer vehículo de la marca en estrenar la plataforma eTNGA, que será la base de los futuros coches eléctricos de batería (BEV) de Toyota, pues integra la batería en la estructura del vehículo para lograr una mayor rigidez y un centro de gravedad más bajo.

500 km de autonomía

Se ofrece en 2 versiones: tracción delantera o total. En el primer caso cuenta con un motor eléctrico de 150 kW / 204 CV mientras que el 4x4 dispone de dos motores eléctricos de 80 kW en cada eje para proporcionar una potencia combinada de 218 CV.

La batería de iones de litio es la misma para ambas versiones, con 71,4 kWh de capacidad y que permite que el bZ4x 2WD tenga 516 km de autonomía mientras que la variante de tracción total alcanza los 470 km. Sin duda, cifras mucho más que buenas.

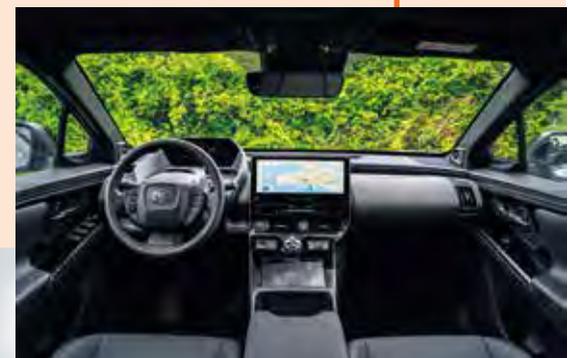
Además, Toyota garantiza que la batería mantendrá al menos el 70% de su capacidad hasta 8 años o 160.000 kilómetros con la garantía de fabricación de vehículo eléctrico original, y hasta 10 años o 1 millón de kilómetros gracias a la garantía ligada al Servicio de Chequeo Integral del Sistema Eléctrico —Electric Vehicle Health Check (EVHC)—, que se activa con el programa Toyota Relax. De esta forma, los valores residuales futuros estarán a buen nivel.

A diferencia de otros mercados europeos, todas las versiones de bZ4X que se comercializarán en España contarán con cargador embarcado (OBC) de 11 kW en corriente alterna (CA). En cuanto a la carga en corriente continua (CC), los bZ4X comercializados en España pueden cargar hasta a 150 kW, lo que permite obtener el 80% de la batería en unos 30 minutos.

“ Toyota garantiza que la batería mantendrá al menos el 70% de su capacidad hasta 8 años o 160.000 kilómetros. ”

Sin miedo a ensuciarse

Su carrocería SUV no solo es una cuestión de estética. Lejos del asfalto demuestra unas capacidades que nada tienen que envidiar a los más capaces todoterrenos. Sus prestaciones fuera de la carretera sorprenden. Y mucho. Gracias a la función XMODE se puede seleccionar el modo de conducción, con ajustes para nieve/barro, nieve gruesa y barro —por debajo de 20 km/h—, y control del agarre para una conducción todoterreno más



Toyota bZ4X 2WD

Precio:	599€ / mes
Potencia:	204 CV
Consumo:	14,4 kWh/100 km
Emisiones:	0
Long. / Anch. / Altura:	4.690/ 1.860/ 1.650 mm
Imp. Matriculación:	Exento
Autonomía:	516 km
Etiqueta DGT:	0 emisiones



3 de cada 4 coches no podrán circular por las ZBE



Las ciudades españolas con más de 50.000 habitantes -y en algunos casos en municipios de más de 20.000 habitantes- deberán tener una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) en 2023, con el objetivo de cumplir con la Ley de Cambio Climático, que afectará a, al menos, 149 municipios españoles. Sin embargo, 3 de cada 4 coches en estos municipios son de combustión, sin ningún tipo de electrificación, tal y como reflejan los datos de MSI para Sumauto.

Este panorama deja en el aire qué sucederá con la libre circulación urbana de los coches con etiqueta A, B y C

que mayoritariamente circulan a diario por estos municipios, en los que residen más de 25 millones de personas, es decir, el 53% de los habitantes de nuestro país.

En cambio, a falta de conocer la normativa de cada municipio, a priori sólo uno de cada cuatro coches podría tener facilidades para circular por las almendras centrales. En concreto, los híbridos en sus distintas modalidades suponen el 18,4% y, con cuotas mucho más residuales, los eléctricos son el 3,9% y, por último, los automóviles de GLP/GNC, el 2%. ■

Nuevo Lexus RX



Lexus ha hecho públicos los precios y la información definitiva de la nueva generación RX, el buque insignia de su gama SUV. Como es de esperar, la gama solo ofrece motorizaciones híbridas. Eso sí, con muchas novedades.

La variante de acceso es el RX 350h, un híbrido clásico con prestaciones muy parecidas a las de su predecesor.

Si subimos un peldaño encontramos al nuevo 450h, el primer híbrido enchufable de este modelo con 306 CV y hasta 65 km de autonomía en modo eléctrico. El tope de gama es el nuevo RX500h, que por primera vez combina un motor turbo con un sistema híbrido (con un motor eléctrico por eje), entregando 371 CV.

Como novedades en esta generación, destaca su nuevo diseño exterior y un habitáculo todavía más cuidado, donde se racionaliza la presencia de botones y mandos y con mayor protagonismo de la conectividad.

A nivel tecnológico, destaca la vista virtual en 360° y el retrovisor interior digital. También hay que resaltar el nuevo Lexus Safety System +3 que mejora sus funciones de seguridad activa, añadiendo por ejemplo un mayor alcance en la detección de obstáculos o el asistente de dirección de emergencia, capaz de calcular y trazar con el volante una maniobra de evasión para evitar choques. ■

Nuevo Kia Niro.

Un futuro audaz por delante.



KIA Empresas

Hemos rediseñado el Kia Niro pensando en quienes buscan una movilidad confortable, tecnológicamente avanzada y sostenible, sobre todo para su empresa. Este CUV está disponible en versión híbrido, híbrido enchufable y 100% eléctrico. Porque el futuro ya está aquí.

Consumo combinado WLTP (kWh/100 km): 16,2. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): 0.

Ford confirma la llegada del Bronco a Europa



La marca del óvalo ha anunciado que el mítico Ford Bronco también se comercializará en Europa a finales de 2023. Eso sí, con un número limitado de unidades.

Este icónico SUV 4x4, para el que todavía no se han anunciado motorizaciones para Europa, mantiene su diseño robusto, una capacidad todoterreno extrema y tecnología de última generación como el Terrain Management System™ con hasta siete modos de conducción seleccionables, caja de herramientas Trail y una suspensión todoterreno de altas prestaciones.

La versión europea tendrá cuatro puertas desmontables así como una capota rígida también desmontable, que se puede separar en cuatro pane-

les para una máxima flexibilidad entre plazas delanteras y traseras.

El Bronco está disponible con la opción de una caja de transferencia electrónica de dos velocidades que permite cambiar en movimiento, o una caja de transferencia electromecánica de dos velocidades con un modo automático, que permite al sistema cambiar sin problemas entre la tracción a dos ruedas y la tracción a cuatro ruedas en función de las condiciones.

El diferencial trasero con bloqueo viene de serie, mientras que el diferencial delantero con bloqueo y el sistema de desconexión de la barra estabilizadora delantera ofrecen la máxima articulación en condiciones difíciles. ■

Audi anuncia su entrada en F1 en 2026



La marca de los cuatro aros aterrizará finalmente en la categoría reina del automovilismo: la Fórmula 1. Eso sí, deberemos esperar hasta la temporada 2026.

La elección de la temporada 2026 para el debut de Audi en la F1 no es casual. Y es que a partir de 2026, la potencia eléctrica de los sistemas de propulsión de la Fórmula 1 aumentará considerablemente. El motor eléctrico será entonces casi tan potente como el motor de combustión, que genera una potencia de unos 400 kW (544 CV). Y los motores turbo de 1,6 litros, deberán funcionar con combustible sostenible.

Además del actual límite de costes para los equipos, el próximo año se introduce un tope también para los fabricantes de los sistemas de propul-

sión. Por otro lado, la Fórmula 1 se ha fijado el ambicioso objetivo de ser una competición con un balance neutro en emisiones de carbono para 2030.

El proyecto tendrá su base en las instalaciones de Audi Sport en Neuburg, en las inmediaciones de Ingolstadt. Además, será la primera vez en más de una década que un sistema de propulsión para la Fórmula 1 será construido en Alemania. El centro de Neuburg ya cuenta con bancos de pruebas para los ensayos de motores de F1, así como para la realización de test de motores eléctricos y baterías. Actualmente se están realizando los preparativos adicionales necesarios en cuanto a personal, edificios e infraestructura técnica; todo lo esencial deberá estar listo para finales de año. ■

La gama diésel de Toyota, compatible con el combustible renovable HVO100



Toyota ha anunciado que los modelos Land Cruiser y Hilux, con motor diésel, serán compatibles con el gasóleo HVO100 en Europa Occidental. De esta forma, ambos modelos se sumarán a la familia Toyota Proace, ya compatible con el diésel HVO100. Este tipo de diésel se

caracteriza por no contener combustibles fósiles y proceder de fuentes 100% renovables.

El HVO100 —Hydrotreated Vegetable Oil, o aceite vegetal hidrotreatado—, cumple la norma de calidad europea EN 15940 de gasóleo parafínico. Tiene un

cetanaje superior (c80) al del gasóleo estándar, así como un contenido inferior de azufre e hidrocarburos aromáticos. Está hecho de aceite vegetal —de palma, colza— y residuos reciclados, como, por ejemplo, aceite de cocina usado.

Actualmente hay alrededor de un

millar de surtidores en funcionamiento entre Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Estonia, Letonia, Lituania, Holanda, Noruega y Suecia. Y a medida que más clientes se pasan al HVO100, aumentará la producción, con la expectativa de alcanzar los 15,5 millones de toneladas anuales en 2030, respecto a los cerca de cuatro millones de toneladas que se producen en la actualidad.

Por otro lado, el diésel HVO100 es menos denso que el gasóleo estándar. Por ello, la principal modificación técnica respecto a los vehículos actuales consiste en un ajuste del sistema de inyección de combustible, para aumentar el caudal del mismo.

Sin embargo, este cambio no afecta a la capacidad del vehículo de funcionar con diésel estándar, así que se puede usar cualquiera de los dos combustibles de forma habitual. Es más, se produce un ligero incremento de la potencia máxima desarrollada por el motor. Los Toyota Land Cruiser y Toyota Hilux con esta nueva especificación se fabricarán a partir del primer trimestre de 2023. ■

BMW, nuevo socio de movilidad del Real Madrid



BMW España y el Real Madrid han firmado un acuerdo de colaboración para desarrollar distintas iniciativas en el campo de la movilidad del futuro, la sostenibilidad en sus diferentes vertientes y la diversidad.

Uno de los puntos de este acuerdo, hará posible que los equipos de fútbol de primera división del Real Madrid, tanto masculino como femenino, el equipo de Baloncesto, así como el equipo técnico y ejecutivos del Club, dispondrán de vehículos 100% eléctricos de BMW, pudiendo elegir entre cualquiera de los modelos actuales iX, i4, iX3, i7 o iX1.

Además, BMW España y Real Madrid crearán el centro de colaboración "hub por la sostenibilidad", en el que, a través de sesiones de trabajo junto a otros colaboradores oficiales del Club, se pondrán en común buenas prácticas con el fin de conseguir un aprendizaje común.

También se llevarán a cabo otras acciones para contribuir al desarrollo sostenible del nuevo estadio Santiago Bernabéu. Además, se creará el "Trofeo NEXT de la Sostenibilidad" entre ambas entidades que premiará proyectos sobre innovación y sostenibilidad de los participantes. ■

La nueva generación Doblò llega a España



La quinta generación del Fiat Doblò, fabricada en Vigo, llega al catálogo español de Fiat y Fiat Professional para cubrir las necesidades diarias de familias, empresas y autónomos. Y como principal novedad destaca la llegada de una versión 100% eléctrico.

El Fiat E-Doblò está equipado con un motor eléctrico de 100 kW y una batería de 50kWh que permite más de 280 km de autonomía. Gracias al "Quick Charge Mode" de hasta 100 kW, es posible cargar en corriente continua el 80% de la batería en solo 30 minutos. Además, es posible utilizar la energía eléctrica producida por la batería para necesidades de conversión específicas,

como un banco de trabajo para herramientas eléctricas.

La nueva generación Doblò está disponible en dos longitudes y tres configuraciones diferentes (VAN, Crew Cab, Combi).

Pensando en el confort, se ha mejorado el aislamiento acústico así como la suspensión. Gracias a la solución "Magic Cargo" es posible aumentar en 0,5 m3 el volumen de carga y la posibilidad de cargar objetos largos como tuberías o escaleras hasta 3,4 m de longitud de carga.

La carga útil es de hasta 800 Kg o dos Europalets, pudiendo alcanzar la tonelada en las versiones térmicas. ■

Ready
to
switch
ON

30 años 92
22

#ReadyToMoveYou

En ALD Automotive
aceleramos hacia la
transición híbrido/eléctrica.



Apostamos por el desarrollo sostenible, el compromiso con las personas y la creación de valor, que hacen de **ALD** una de las compañías del sector más comprometidas con el medio ambiente.

Reduciendo al máximo
el impacto ambiental.



ALD
Automotive

El gobierno anuncia una segunda edición del Moves Flotas



Antes de finalizar el verano, se convocará una segunda edición del Plan Moves Flotas, destinado a ayudar a la electrificación de las flotas corporativas mediante incentivos a la compra de vehículos. Así lo anunció la vicepresidenta tercera del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa Ribera.

Según la ministra, “se ha cerrado en este plazo una cantidad importante de recursos que nos permite adivinar que este segundo semestre de 2022 probablemente suponga la revolución en la presencia de puntos de recarga en nuestra geografía, tanto en la red de carreteras como en la presencia

en los espacios urbanos y privados”. De ahí el anuncio de la segunda edición del Moves Flotas así como también un Moves Singulares 2 para proyectos de innovación, pues en el mes de julio se resolvieron más de 386 millones de euros, representando un total de inversión de 890 millones de euros, en el contexto de Moves Singulares, y con probablemente necesidad de incrementar la dotación.

Por otro lado, el gobierno ha confirmado que en el marco del Moves III se han solicitado ayudas para instalar alrededor de 27.000 puntos de recarga para vehículos eléctricos, tanto en emplazamientos públicos como privados. ■

Ya disponible el KIA Sportage Híbrido Enchufable



La versión híbrida enchufable de la nueva generación KIA Sportage ha iniciado su comercialización en España. Combina un motor gasolina T-GDI de 1,6 litros con un motor eléctrico de 66,9 kW y una batería de iones de litio y polímero de 13,8 kWh de capacidad.

Estos elementos se combinan para conseguir 265 CV de potencia y una cifra de consumo combinado de 1,1L/100km y 25 g/km de CO₂, pudiendo realizar hasta 78 kilómetros en modo 100% eléctrico, siendo una de las autonomías más destacables del segmento PHEV. Mantiene su diseño exterior elegante pero musculoso y moderno con un interior premium de

última generación, que incluye una pantalla curva integrada con los últimos avances en tecnología de conectividad. Su maletero es de 540 litros.

Por otro lado, puede disponer del sistema de tracción integral AWD. Y al igual que el resto de la gama, estrena tecnologías como la suspensión controlada electrónicamente o un modo “Terrain” para transitar sobre los terrenos más difíciles.

El nuevo Sportage PHEV también dispone de avanzados sistemas pasivos y activos de seguridad con la tecnología DriveWise, incluyendo el conocido conjunto de sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS) de Kia. ■

Europcar, piedra angular de los servicios de movilidad de Volkswagen



La compra de Europcar por parte de Volkswagen supone un paso más en la estrategia NEW AUTO del grupo alemán. El objetivo es transformar al Grupo Europcar Mobility, a través de la tecnología y los datos, en líder de la movilidad sostenible y piedra angular de la futura plataforma de movilidad de Volkswagen.

Las fases piloto de los servicios de movilidad en asociación con Volkswagen, Porsche Bank y Europcar se iniciarán en el cuarto trimestre de 2022 en Viena y durante el primer trimestre de 2023 en Hamburgo.

A través de una sola aplicación y plataforma, se tendrá acceso a una amplia variedad de servicios convenientes y flexibles. Una flota conjunta de vehículos, que comprenda todo tipo de servicios, desde el alquiler de automóviles y la suscripción al carsharing

y el ride hailing, garantizando un alto grado de disponibilidad, capacidad y rentabilidad. Todo ello aprovechando también las avanzadas capacidades de gestión de flotas de Europcar, así como su sólida red de estaciones en los principales aeropuertos, estaciones de ferrocarril y lugares importantes de la ciudad. El siguiente paso importante para la plataforma será la introducción de vehículos autónomos en la segunda mitad de la década. Esto permitirá la prestación de servicios totalmente nuevos y elevará el negocio al más alto nivel de eficiencia y rentabilidad.

El Grupo Volkswagen ya está probando un ID. Buzz de conducción autónoma. Para 2025, Volkswagen ofrecerá su primer servicio de movilidad autónoma comercial en Europa, seguido poco después por Estados Unidos. ■

Seat Arona, sin impuesto de matriculación



El Seat Arona ha actualizado el acabado X-Perience, asociado al motor TSI de 110 CV. Una actualización que le permite que todos los niveles de acabados de este motor, que supone más de dos tercios de los pedidos del Arona, estén exentos del impuesto de matriculación.

Así, las versiones 1.0 TSI 110 CV manual, asociado a los acabados Style,

X-Perience “2022” y FR “2022”, así como en las versiones 1.0 TGI 90 CV con etiqueta ECO no pagan impuesto de matriculación, pues no superan los 120 g/km de CO₂.

Para ello, ha actualizado sus neumáticos de serie y llantas para optimizar el consumo y emisiones, —manteniendo la misma medida de llanta de 43 cm (17”)—. ■

Cuarta generación del Nissan X-Trail



Este mes de octubre llega a nuestro país la cuarta y nueva generación del Nissan X-Trail. Disponible en versiones de 5 y 7 plazas, se ha desarrollado sobre la nueva plataforma CMF-C, elevando el listón en el segmento de los crossovers grandes con un equipamiento, diseño y tecnología que nada tienen que ver con su predecesor.

Será el segundo modelo de la gama europea de Nissan que estará equipado con el innovador sistema e-POWER, que ofrece una conducción 100% eléctrica sin enchufes. Este sistema combina un pequeño motor de gasolina de compresión variable, un generador de energía, un inversor y un motor eléctrico delantero de 150 kW.

La diferencia con los híbridos convencionales es que el motor de gasolina se utiliza solo para generar electricidad, mientras que las ruedas son impulsadas exclusivamente por el motor eléctrico. Esta versión está disponible con tracción delantera (204 CV) o total (213 CV).

El nuevo X-Trail también contará con una versión gasolina Mild-Hybrid 2WD de 163 CV. Otra de las novedades es el nuevo sistema de tracción a las 4 ruedas e-4ORCE, diseñado para funcionar con las motorizaciones 100% eléctricas de Nissan.

Por otro lado, dispone de los últimos sistemas de asistencia a la conducción ProPILOT y la máxima conectividad. ■

Primeras informaciones del Hyundai IONIQ 6



La marca coreana ha hecho públicas las imágenes y primeras informaciones del nuevo IONIQ 6, un vehículo de 4,8 metros que por diseño y prestaciones está llamado a marcar una nueva era en la marca.

Desarrollado sobre la Plataforma Modular Global Eléctrica (E-GMP) de Hyundai Motor Group, destaca por una carrocería con el estilo más aerodinámico hasta la fecha y una serie de funciones que mejoran la experiencia de la movilidad eléctrica, como una iluminación ambiental bitono, un sistema de iluminación sincronizado con la velocidad, el ajuste de rendimiento eléctrico y el diseño activo de sonido eléctrico (e-ASD). Ofrecerá una autonomía de más de 610 km y una capacidad

de recarga múltiple ultrarrápida de 400 V/800 V (puede cargar hasta el 80% en sólo 18 minutos).

Además, ofrece la innovadora función de carga bidireccional (V2L), que permite a los clientes alimentar desde el vehículo cualquier dispositivo eléctrico.

Estará disponible batería 53 kWh o 77,4 kWh. Esta última puede combinarse con tracción trasera o total (AWD).

Además, en el caso de la batería estándar de 53 kWh el consumo se estima en menos de 14 kWh/100 km, siendo uno de los vehículos con mayor eficiencia energética del mercado.

También será el primer Hyundai con función de actualización de software Over-the-Air (OTA). ■

Hasta 7 meses de espera por un vehículo electrificado



La guerra en Ucrania y los problemas en las cadenas de producción por las materias primas y la falta de microchips, han alargado los plazos de entrega de vehículos. En concreto, los vehículos

electrificados alcanzan ya los 7 meses de media de espera en las cinco grandes economías europeas (Alemania, España, Francia, Italia y Reino Unido), frente a los 5 meses y medio de los de combustión,

según datos de promoCAR de Kantar.

La diferencia en la demora de ambas tecnologías se debe a que a los fabricantes no tienen la misma capacidad para producir un electrificado que uno de combustión, a pesar de la alta demanda por los primeros, por lo que el retraso en sacarlos de fábrica es mucho mayor.

En concreto, la demora por un electrificado ha ido agravándose paulatinamente. Así, en enero de 2021, la espera era inferior a los 3 meses (84 días), subiendo hasta los 5 meses en enero de 2022 (149 días) y llegando en la actualidad a los 205 días, los mencionados 7 meses.

Por su parte, la espera por los vehículos de combustión es superior a los 5 meses de media (163 días), un mes más que a principios de año, cuando era de 133 días. Un escenario completamente diferente al vivido al comienzo de 2021, cuando la espera se situaba en poco más de dos meses (71 días).

El retraso en las entregas de vehículos nuevos ha provocado el trasvase de demanda hacia el mercado de ocasión. Una

situación que ha conllevado, según datos del Green Car Monitor VO de Autobiz para Sumauto, una disminución del stock de VO de cerca del 40% en el último año. Así, si a mediados de 2021, los conductores podían elegir entre 390.084 vehículos de combustión y 33.531 electrificados en oferta, ahora esa cifra se ha reducido hasta los 260.390 y 21.801 coches, respectivamente.

Y los tiempos de rotación también han caído a marchas forzadas. Hace un año, un vehículo de combustión tardaba en torno a cuatro meses en salir del concesionario, cuando ahora lo hace en poco más de dos. En el caso de los 'ECO' el tiempo de espera se ha reducido en prácticamente un mes, pasando de los 89 a los 60 días.

Lógicamente, el auge del VO está provocando un encarecimiento de sus precios, de modo que los electrificados se han revalorizado en los últimos doce meses un 13% (31.342 euros de media versus 27.685), mientras que los de combustión han hecho lo propio con un 16% más (20.047 euros versus 17.307). ■



¿Coche de empresa o Mobility Budget?

Según este estudio, la mayoría de los trabajadores europeos (63%) y españoles (69%) renunciaría al vehículo de empresa por un presupuesto de movilidad que le permitiera reducir significativamente las emisiones y seleccionar de forma cómoda y flexible la opción de movilidad preferida en cada momento (incluyendo el coche compartido, el taxi, el transporte público y opciones de micromovilidad).

Los encuestados favorables al presupuesto de movilidad destacan, como ventajas de esta fórmula, el menor tiempo de búsqueda de aparcamiento (84,1%), la libre elección del modo de transporte (81,5%) y las ofertas de movilidad respetuosas con el medio ambiente (80,7%)

Por otro lado, los trabajadores que cuentan con coche de empresa señalan que los aspectos más molestos son la contaminación (21,5%), el coste del repostaje (20,5%) y, principalmente, el tráfico (27,4%). Y es que actualmente los niveles de tráfico en ciudades como Madrid son iguales - e incluso superiores en muchas ocasiones - a los niveles de tráfico pre-pandemia, especialmente en los horarios de 8:00 a 9:00h.

El 80,7% de los trabajadores españoles encuestados encuentra muy y/o bastante atractivo que la compañía financie un presupuesto de movilidad al empleado. Es más, el 62,1% asegura que tener un presupuesto de movilidad le animaría a ir más a menudo a la oficina.

Sin embargo, según el estudio de FREE NOW, sólo 1 de cada 5 encuestados dice que su empleador está interesado en las emisiones derivadas de la movilidad de sus empleados cuando se desplazan al trabajo o en viajes de negocios.

Beneficios sociales más demandados

La movilidad se encuentra entre los tres primeros beneficios de empresa más deseados en Europa, junto con los subsidios para comedor o comida y la opción de teletrabajo. Según Kersten Heineke, codirectora del McKinsey Center for Future Mobility, "un núme-

La compañía de movilidad FREE NOW ha realizado una encuesta europea para detectar nuevas tendencias de movilidad y donde el Mobility Budget (presupuesto de movilidad) parece jugar un papel cada vez más importante. Al menos en cuanto a las preferencias de los empleados.

ro creciente de empresas tendrá que modernizar sus planes de beneficios corporativos en los próximos años e integrar alternativas de movilidad más ecológicas, como el presupuesto de movilidad para empleados, que aborda muchos desafíos de movilidad y puede convertirse en una alternativa popular para los viajeros".

En España, los beneficios sociales más demandados son el teletrabajo (55,6%), el coche de empresa (50,5%) y el abono transporte reducido o gratuito (49,2%). Para Isabel García Frontera, Directora General de FREE NOW, "creemos que esto es así porque, actualmente, el transporte en medios como el taxi o vehículos de movilidad personal, como el patinete o la bicicleta, no están regulados como un beneficio social que tanto empresas como empleados se puedan deducir. No obstante, al igual que el transporte público está regulado como un beneficio social, las

Administraciones Públicas deberían incluir otras opciones de movilidad sostenible en esta categoría con el fin de promover una movilidad urbana más sostenible y eficiente, y ayudar a su vez a las empresas a responder a las demandas actuales de sus empleados y de las propias ciudades.

En estos momentos el Gobierno está preparando la Ley de Movilidad Sostenible en la que, si existe de verdad un compromiso público de la administración para descarbonizar el transporte, se podría promover la movilidad compartida, también en taxi, con bonificaciones fiscales, tal y como se hace con el transporte colectivo, permitiendo a las empresas reducir el IRPF de estos beneficios a sus empleados".

El estudio de FREE NOW fue realizado por Kantar a una encuesta representativa de 4.554 personas en Alemania, Austria, España, Italia, Irlanda, Polonia, Portugal, Rumania y Francia. La encuesta en línea se llevó a cabo del 19 de abril al 11 mayo 2022. También se realizó una investigación adicional de 2.000 adultos realizada por One Poll en el Reino Unido en mayo de 2022. ■

La mayoría de los trabajadores europeos (63%) y españoles (69%) renunciaría al vehículo de empresa a cambio de un presupuesto de movilidad



Zity recargará con energía solar su flota eléctrica de Madrid



El operador de carsharing Zity ha realizado una importante instalación de placas fotovoltaicas cuyo objetivo será recargar su flota de Dacia Spring eléctricos.

Zity by Mobilize ha instalado placas solares en la sede que la compañía tiene en la calle Francisco Sancha de Madrid, siendo el principal Hub de recarga de la compañía.

En concreto, cuenta con una superficie de aproximadamente 500 m² de paneles solares repartidos en 255 módulos con una potencia de 120kW. Estos paneles producirán 180 MWh al año que, a su vez, permitirán la recarga más de 6.000 veces al año de los Dacia

Spring utilizados por Zity.

Esta producción eléctrica equivale al consumo anual de más de 50 hogares españoles y supondrá una reducción de las emisiones de CO² en más de 100 toneladas anuales durante los 25 años de vida útil de la planta solar.

La instalación empezó a funcionar durante el mes de junio y en los próximos meses se ampliará la superficie de la plantar solar, alcanzando casi los 800 m² de cubierta disponible en el edificio de carga de Zity del norte de la ciudad. El año pasado, la flota compartida de vehículos eléctricos de Madrid y París evitaron la emisión de 4.600 toneladas de CO². ■

ERKE Equipamiento celebra su 25 aniversario



La empresa vasca cumple este 2022 su primer cuarto de siglo como compañía especialista en el equipamiento interior de vehículos profesionales.

Los inicios de la empresa se remontan al año 1997 cuando Erke comenzó su andadura en el mundo de los vehículos industriales y sus transformaciones. A día de hoy, la compañía cuenta con 4 sedes propias (País Vasco, Madrid, Barcelona y Valencia) así como diferentes centros de montaje y puntos de venta distribuidos por toda la geografía española.

En este tiempo, también ha dado el paso a la internacionalización y ha iniciado proyectos de expansión

con la apertura de sedes propias en Portugal y Chile.

En estos 25 años, Erke ha transformado más de 75.000 vehículos industriales de miles de clientes que han depositado su confianza en la empresa vasca y ha formado un equipo de más de 30 personas. Además, sus procesos de calidad están certificados por la norma ISO 9001-2000 y cuentan con el aval de disponer de un gran proveedor como Modul-System.

Los planes para los próximos años pasan por seguir expandiéndose a nivel internacional, adaptándose a los cambios del mercado y a las exigencias del consumidor. ■



PROFESIONALIZA LA GESTIÓN DE TU FLOTA CON LA MEJOR HERRAMIENTA

Olvídate de las hojas de cálculo y lleva la gestión de flotas a una nueva dimensión



- Importación de datos mediante Excel
- Gestión de la flota viva
- Datos de los usuarios
- Sanciones
- Control y evolución de emisiones
- Documentación/Información anexa de la flota y usuarios
- Servicio de Alertas
- Reporting e Informes flexibles
- TCO y análisis evolutivo por conceptos

Solicita una Demo en: www.optimafleet.com o llamando al 902 027 736

La flota de "La Vuelta 22", conectada por Telefónica y Geotab



Telefónica Tech, en colaboración con Geotab, ha conectado tecnológicamente a más de una treintena de vehículos de la organización de "La Vuelta 22".

De esta forma, se extraerán y analizarán datos relevantes de su localización en tiempo real, de sus motores y del estilo de la conducción, con el objetivo de que la flota pueda hacer un uso más eficiente del combustible y reducir significativamente su impacto medioambiental.

Para ello, se han instalado dispositivos IoT en la flota de vehículos de la organización de esta carrera ciclista. Dichos dispositivos envían los datos capturados a la plataforma de Geotab para su gestión y explotación complementada con analítica avanzada desarrollada por Telefónica Tech. La aplicación de Big

Data e Inteligencia Artificial permite a 'La Vuelta' extraer tendencias y detectar los patrones y anomalías a corregir en la flota para seguir avanzando en su compromiso con el medio ambiente.

Entre los datos extraídos se encuentran el kilometraje, el posicionamiento y visualización de los trayectos de los vehículos, la realización de frenazos, aceleraciones y giros bruscos, la detección de fallos de motor y el uso que efectúan del combustible para poder diseñar estadísticas y ver las posibles causas del sobreconsumo.

Este año, 85 vehículos híbridos forman la flota de coches con los que se mueven La Vuelta 22. A ello hay que sumarle dos vehículos 100% eléctricos con que forman también parte de los vehículos de carrera. ■

Arval, partner de renting de Polestar



Polestar España y Arval España, han firmado un acuerdo de colaboración en servicios de renting.

En virtud de este acuerdo, Arval España se convierte en el proveedor global de servicios de renting de Polestar en España, "aportando su experiencia para ofrecer soluciones de movilidad adaptadas a las preferencias y perfiles de sus clientes."

Esta colaboración se engloba dentro de la estrategia de Polestar de convertirse en una marca de referencia de automóviles sostenibles premium y de ofrecer las soluciones de renting y de movilidad más avanzadas a sus clientes.

Además, este acuerdo forma parte de la colaboración recientemente firmada entre BNP Paribas y Polestar. ■

Cooltra inicia la renovación de su flota en Valencia



El operador de motosharing Cooltra ha iniciado la renovación de toda su flota de vehículos de motos compartidas en España. Y lo ha hecho empezando por Valencia, ciudad en la que ha invertido 4 millones de euros en los últimos 4 años, 2 de ellos en las nuevas motos. El principal objetivo de esta renovación es impulsar y consolidar una movilidad sostenible, segura e inclusiva.

La empresa cuenta con 70.000 usuarios en Valencia y una flota de 500 motos eléctricas; estas cifras han

permitido un ahorro de 300 toneladas de CO₂ en el aire valenciano desde su desembarco en 2018. El nuevo modelo de scooter Askoll es el único del sector que ofrece un diámetro de rueda de 16 pulgadas, el más grande del mercado. Esto confiere una mayor estabilidad a los vehículos de la compañía gracias a un comportamiento más dinámico, al rendimiento de la suspensión y a un frenado más eficaz, haciendo que estas motos sean accesibles a un número más elevado de públicos. ■

"Mega alianza" estratégica entre Iberdrola y BP



BP e Iberdrola han anunciado un plan para establecer una alianza estratégica con el objetivo de apoyar la aceleración de la transición energética a través de la ampliación de infraestructura de recarga pública rápida de vehículos eléctricos y el desarrollo de centros de producción de hidrógeno verde a gran escala en España, Portugal y el Reino Unido.

En concreto, ambas compañías tienen previsto constituir una joint venture con un plan de inversión de hasta 1.000 millones de euros con el objetivo de desplegar una red de 11.000 puntos de recarga pública rápida y ultrarrápida, en ubicaciones de gran demanda en España y Portugal, ampliando significativamente el acceso a la recarga tanto para turistas como para flotas de vehículos pesados y furgonetas.

El plan contempla instalar y operar

5.000 puntos de recarga rápida en 2025 y alcanzar el objetivo de 11.000 para 2030. Para lograrlo, bp e Iberdrola proponen incluir en esta joint venture sus actuales y futuros centros de recarga rápida. Además, se desarrollarán soluciones conjuntas para la recarga pública y doméstica en el Reino Unido.

Por su parte, BP prevé utilizar parte de su extensa red, con 1.300 estaciones de servicio, como hubs de recarga de la joint venture en España y Portugal.

Por otro lado, se constituirá una segunda joint venture para la producción integrada de hidrógeno verde a gran escala (hasta 600.000 toneladas al año) en España, Portugal y Reino Unido, así como la producción de sus derivados como el amoníaco verde y metanol. La constitución de ambas joint venture está prevista para finales de año. ■

Buenos resultados de Northgate



El grupo Redde Northgate PLC ha presentado sus resultados del último año contable (mayo 2021 / abril 2022) donde se refleja una facturación de 1.093,6 millones de libras, un 24% más que en el periodo anterior.

Este crecimiento deriva de la mejora en sus negocios de alquiler (Northgate UK y España) y principalmente por la recuperación de actividad de Redde en la provisión de servicios.

Si nos centramos en España, Northgate ha registrado unos ingresos totales de 260 millones de euros, un 13% por encima del periodo anterior,

y un EBIT de 51,7 millones (+37%). Durante ese periodo, su flota alquilada alcanzó las 52.000 unidades, un 11,4% superior al ejercicio anterior. Se trata de un dato más que positivo, teniendo en cuenta que el parque total de renting creció un 8,4% en el mismo periodo según la AER.

El interés por el renting flexible en el contexto actual también se refleja en el aumento del 18% del número de clientes, tanto empresas como particulares.

Por otro lado, Northgate España ha aumentado la demanda (+36%) de vehículos eléctricos. ■

Buenos resultados de Auto1 en su plataforma B2B



AUTO1.com, plataforma profesional europea de compra y venta de vehículos de segunda mano, ha cerrado el segundo trimestre del año con un balance exitoso. En concreto, ha vendido 150.350 unidades (segundo trimestre de 2021: 134.300 unidades), lo que significa un crecimiento del 12%. De esta forma, AUTO1.com se consolida como la plataforma líder del mercado europeo en el comercio de coches usados.

Durante el primer semestre del año, la compañía ha centrado su inversión en digitalizar todo el proceso de compra de coches de clientes de remarketing.

De esta forma, se ha optimizado todo el Customer Journey, mejorando la fluidez y sencillez del proceso de compra para sus clientes.

También se han implementado mejoras en la aplicación EVA. Por ejemplo, ahora aquellos profesionales que quieren tasar su vehículo para venderlo lo pueden hacer, no sólo a partir del bastidor sino también a través de la matrícula.

Para completar la experiencia de venta digital, los vendedores también pueden ahora solicitar una tasación presencial con un solo clic en la plataforma o a través de la app. ■

Mutua Madrileña entra en el accionariado de Cabify



Mutua Madrileña y Cabify han alcanzado un acuerdo estratégico por el cual la aseguradora tomará una participación del 1,26% de la plataforma española de movilidad. Además, Mutua Madrileña comenzará a ofrecer el servicio Cabify a sus mutualistas a través de la app de Mutua.

La operación se enmarca en el Plan Estratégico 2021-2023 de Grupo Mutua, uno de cuyos principales objetivos es seguir avanzando en el ámbito

de la movilidad urbana a través del mercado de las plataformas digitales, que jugarán un papel relevante a la hora de ofrecer nuevas formas de gestionar los desplazamientos, ya sea con transporte público, vehículo compartido o en propiedad.

La entrada de Mutua Madrileña en el capital de Cabify se suma a la reciente adquisición del 100% de las plataformas de movilidad EIParking e Imbric. ■

Bolt lanza Bolt Business para empresas



La aplicación móvil Bolt acaba de lanzar en España Bolt Business, su servicio para empresas. La compañía, que ya opera en más de 40 países y 200 ciudades del mundo, refuerza aún más su apuesta estratégica y dedicación por el mercado español y su compromiso con la ciudad ampliando su oferta de un modelo de movilidad seguro, sostenible y ordenado a las empresas.

La compañía apuesta por la eficacia de los viajes rápidos para todo tipo de empresas ofreciendo diferentes categorías de vehículos y comodidades de Bolt para cada circunstancia. A través de Bolt Business, las empresas pueden hacer un seguimiento y centralización de sus gastos e informes de transporte a nivel personal, de equipo y de empresa, aplicando descuentos y estableciendo políticas de control a los usuarios sin

necesidad de recurrir a recibos de papel o solicitudes de reembolso de equipo.

Según Sergio Patricio, Regional Sales Manager de Bolt Business para España, Francia y Portugal, "las empresas invierten en torno a 20 minutos por empleado para la gestión de los gastos, con Bolt Business las empresas no tendrán que procesar los recibos en papel ni las múltiples solicitudes de reembolso del equipo. Es fácil revisar los viajes de todo el equipo y centralizar los gastos."

La compañía pretende acelerar la transición del uso del coche privado hacia la movilidad compartida, ofreciendo mejores alternativas para cada caso de uso: incluidos los viajes con conductor, los viajes compartidos en coche y patinetes, así como el servicio de entrega de comida y compra a domicilio. ■

Begoña López Cobelo, nueva directora de Operaciones de Northgate



Northgate Renting Flexible ha anunciado el nombramiento de Begoña López Cobelo como nueva Directora de Operaciones de la compañía en su filial española. Con este nombramiento, Northgate da un impulso a un área estra-

tégica apostando por un perfil interno, ya que López cuenta con 18 años en la compañía y más de una década al frente de la gerencia del área comercial de la Zona Centro. ■

Seat MÓ sigue ampliando su área de actuación



SEAT MÓ, la unidad de negocio de la compañía dedicada al desarrollo de productos y servicios de movilidad urbana, sigue ampliando su oferta de servicios, haciendo especial hincapié en el arco mediterráneo.

En Menorca, MÓ ofrece eKickScooters, eScooters, coches 100% eléctricos e incluso un servicio de alquiler de barcos 100% eléctricos. En el caso de esta isla, los usuarios alquilan los vehículos durante días o semanas -mientras que en anteriores lanzamientos de SEAT MÓ los clientes pagaban por minutos.

La compañía también está ampliando sus servicios de alquiler urbano con el scooter eléctrico MÓ 125 a otras regiones y ciudades españolas. La aplicación de movilidad permitirá a partir de ahora alquilar scooters en Inca y Palma (Mallorca), Valencia, Sitges (Barcelona), Tarifa y Algeciras (Cádiz).

Además, junto con la empresa de alquiler Avis, SEAT MÓ también ha lanzado la primera flota de Rent-a-bike 100% eléctrica, con MÓ 125 eScooters ya disponibles en Denia, Cartagena y Marbella/Sotogrande. ■

Las alquiladoras aportarán la mitad de coches al mercado de VO



Las empresas de rent-a-car aportarán este año al mercado de VO la mitad de coches, 71.321, que en 2020, resultado de los esfuerzos que están realizando las compañías para asegurar vehículos y garantizar la disponibilidad de flota a sus clientes, dada la reducción de coches que ha sufrido el sector, según datos de MSI para Aneval, la asociación que representa a más de la mitad del mercado del rent a car.

Esta tendencia seguirá en 2023, con una aportación prevista al mercado de ocasión de 74.835 vehículos, lejos de los 144.824 que llevó al VO en 2020.

Aneval recuerda cómo la escasez de vehículos ha obligado a las alquiladoras a activar varias palancas simultánea-

mente para paliar un problema de origen global como es la falta de coches por la crisis de semiconductores y que puede extenderse hasta 2023.

Una de las medidas ha sido alargar el tiempo que los rent a car tienen los coches en propiedad (de media en 9 meses) en lugar de desflotar, con el riesgo y coste financiero que supone. También se han renegociado los contratos de buyback, dado que el 90% de la flota proviene de ellos. Por otro lado, debido a la carencia de vehículos nuevos, las alquiladoras han recurrido de manera puntual a otros canales de compra como la importación, que este año experimentará un incremento del 32%, según Sumauto. ■

Stellantis lanza "Electric As You Go", el alquiler de eléctricos a largo plazo



Disponer de un vehículo eléctrico puro (BEV) desde 110€ mensuales. Esta es una de las ventajas de "Electric As You Go", la nueva fórmula de alquiler a largo plazo para acceder de forma accesible a vehículos eléctricos.

De momento solo disponible en Francia para clientes particulares, la nueva fórmula permite elegir entre los modelos Opel Corsa-e, Peugeot e-208 u Opel Mokka-e.

Además de la cuota mensual y una entrada reducida, existe un coste adicional de 0,07 cts/km (con un mínimo de 500 km mensuales). El objetivo es convertir la movilidad eléctrica en una movilidad accesible para todo tipo de conductores.

Este "Pay-per-Use" irá llegando al resto de países europeos en breve, aumentando también el número de modelos disponibles. ■

Autorola se encargará del remarketing de la nueva gama smart



Smart Europe GmbH ha anunciado un contrato de cinco años con Autorola Group, quien se encargará de establecer y gestionar la infraestructura europea de remarketing de flotas para la nueva gama de coches 100 % eléctricos de smart.

Para ello se utilizará la plataforma Fleet Monitor de Autorola en España, Alemania, Francia, Italia, Reino Unido, Austria, Bélgica, Países Bajos, Portugal, Suecia y Suiza. La plataforma será la columna vertebral de la relación de smart con las empresas de alquiler, car sharing y suscripción. Ello permitirá a smart realizar un seguimiento constante del

estado de cada automóvil, incluido el kilometraje, el historial de servicio y la ubicación actual.

El objetivo principal es una rápida reintegración de los vehículos en el canal minorista a través del Marketplace en línea paneuropeo de Autorola.

Según André Janssen-Timmen, director de operaciones de smart Europe GmbH, la marca está configurando su propia y sólida capacidad de "remarketing desde el principio. Nuestro enfoque no está solo en el primer ciclo, sino también en el 2º y 3º. Creemos que Autorola para nosotros es exactamente el socio adecuado para este esfuerzo". ■

Euromaster potenciará su negocio para flotas



La cadena de talleres Euromaster ha diseñado una nueva estructura de ventas para potenciar su negocio B2B (vehículo industrial, renting y dos ruedas).

Esta nueva estructura permitirá a estos talleres replicar su experiencia en servicio de mantenimiento a vehículos pesados, actividad en la que cuenta con décadas de trayectoria.

De hecho, para 2030, se espera que el 40% de la movilidad urbana sea profesional. Esto es debido al boom del ecommerce, las entregas de última milla y el desarrollo de servicios de movilidad a particulares, en confrontación con una menor movilidad en propiedad en las almendras cen-

trales, debido a las restricciones y la entrada en vigor de las zonas de bajas emisiones.

Para liderar esta nueva estructura de ventas se ha nombrado a Javier Martínez Arias, hasta ahora Director de Flotas y Renting, que pasa a incorporar todas las áreas de negocio B2B de la compañía, reportando directamente al director general de Euromaster en España, Francis Ferreira.

Además, está prevista la apertura de 48 centros Euromaster durante este año repartidos por toda la península ibérica: 6 serán propios y las 42 restantes franquicias, 7 en Portugal y 35 en España. ■

Programa de electromovilidad de VWFS para sus clientes corporativos

Volkswagen Financial Services (VWFS) ha lanzado su programa "Electrification-as-a-Service" (EaaS) para clientes de flotas europeas.

El objetivo es apoyar la electrificación de grandes flotas de vehículos a través de un servicio integral de consultoría, adquisición de vehículos e infraestructura de carga, más allá de fronteras nacionales. Todo ello mediante la colaboración de diferentes partners seleccionados por VWFS.

EaaS es un sistema ideado por módulos, en función de las necesidades individuales de cada flota, pudiendo elegir y combinar aquellos servicios deseados. Los 5 módulos son:

- Adquisición de vehículos (en renting, propiedad...)
- Estrategia de flota (Car Policy, descarbonización, TCO...)
- Operaciones de flota (proveedor de carga, infraestructura de carga, capacitación del personal)
- Tecnología (gestión de carga, energías renovables, almacenamiento de



- electricidad)
- Digitalización (informes, adaptación de sistemas de TI)

Entre los partners elegidos encontramos a MHP Management (Porsche Consulting) para consultoría y servicios

de TI; Elli (infraestructura de carga y energías renovables) o la consultora Intelligent Energy System Services (IE2S).

Todos los asuntos relacionados con la adquisición de vehículos y el arrendamiento son gestionados por Volkswagen Financial Services junto a Volkswagen

Group Fleet International.

Los servicios están dirigidos a los clientes de flotas del Grupo Volkswagen y la oferta se extenderá sucesivamente a otros mercados como Francia, Italia, Bélgica, España, el Reino Unido y los Países Bajos. ■

La UPC realiza el primer ensayo de vehículo autónomo de distribución de mercaderías



Ona. Así se llama el vehículo autónomo para la distribución de mercaderías en entornos urbanos desarrollado por la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) y CARNET, el hub de investigación e innovación en movilidad urbana creado por la UPC, VW Group Research y SEAT, y cofinanciado por el EIT Urban Mobility, de la Unión Europea.

Desarrollado bajo el proyecto LogiSmile, el vehículo autónomo de 6 ruedas puede circular hasta 20 km/h y puede subir y bajar escaleras de hasta 20 cm de altura.

Durante este mes de junio se realizó una primera prueba en entorno urbano real en Esplugues de Llobregat. Más adelante, el robot Ona viajará a Hamburgo (Alemania) y a Debrecen (Hun-

gría), donde se realizarán nuevas pruebas piloto. El objetivo de esta primera prueba fue la validación del sistema de navegación autónoma, la interacción robot-humano, la comunicación con los destinatarios finales y la validación del centro de control back-end, incluido el gestor de misiones y el control remoto. También sirve para demostrar y validar la recogida y entrega de paquetes a los usuarios.

Además, pretende demostrar a responsables políticos y planificadores urbanos que los robots de reparto autónomos son seguros. Su introducción en el mercado se producirá antes que la de coches autónomos de pasajeros, porque plantean menos problemas de seguridad o responsabilidad. ■

CESVIMAP desarrollo un coche autónomo para estudiar su impacto en los seguros



El Centro de Experimentación y Seguridad Vial MAPFRE (CESVIMAP) realizó en junio la primera prueba real de su propio vehículo autónomo. Se trata de un coche autónomo de nivel 4 desarrollado junto a la Universidad Politécnica de Madrid y la Universidad Carlos III, a través del Laboratorio de Sistemas Inteligentes. CESVIMAP ha diseñado y probado una plataforma autónoma

llamada ATLAS (Autonomous Testing Platform for Autonomous Research). Con ella, investiga en la tecnología embarcada en vehículos autónomos y en el impacto que puede suponer de cara al sector de los seguros. MAPFRE es la primera aseguradora que construye una plataforma autónoma de pruebas para investigar en la tecnología autónoma y qué riesgos supone. ■

Mercedes-Benz supera los 1.200 km con una sola carga de batería



El prototipo VISION EQXX de Mercedes-Benz ha batido su propio récord de eficiencia y autonomía con una sola carga de batería.

Si en abril conseguía realizar 1.008 km tras un primer viaje entre Stuttgart y Cassis (Francia), este vehículo eléctrico superaba su propio récord durante un recorrido entre Stuttgart (Alemania) y Silverstone (Reino Unido).

A pesar de las elevadas temperaturas de junio, el VISION EQXX realizó 1.202 km con un consumo de 8,3 kWh/100 km, gracias a una excepcional gestión térmica. Y lo hizo sin renunciar a velocidades de autopista, acompañado de un

intenso tráfico e incluso realizando 11 vueltas al circuito de Silverstone con un piloto de Fórmula E al volante.

Además de probar la eficacia de las tecnologías de eficiencia eléctrica de Mercedes-Benz en una amplia gama de escenarios de tráfico reales, los viajes de larga distancia del VISION EQXX en carreteras públicas proporcionan a los expertos en I+D datos muy valiosos para el programa de desarrollo en curso.

Con dos exitosos viajes de más de 1.000 km por carretera en su haber, el VISION EQXX ha justificado sobradamente su condición de ser el Mercedes más eficiente jamás construido. ■

Consorcio nipón para investigar combustibles de nueva generación



ENEOS, Suzuki, Subaru, Daihatsu, Toyota y Toyota Tsusho constituyeron el pasado 1 de julio de 2022 una nueva asociación. El objetivo es la investigación tecnológica sobre el uso de la biomasa, así como la producción eficiente de combustible de bioetanol para automóviles mediante la circulación optimizada de hidrógeno, oxígeno y CO² durante la producción, de cara a la consecución de una sociedad neutra en carbono.

No todos los clientes y regiones del mundo tienen las mismas necesidades energéticas. Pero sí la necesidad de conseguir la neutralidad en carbono. De ahí que este nuevo consorcio

apueste por el hidrógeno y los combustibles sintéticos a base de energía de fuentes renovables o el combustible de bioetanol.

Estos carburantes podrían reducir las emisiones de CO² a través de la fotosíntesis en las plantas y su eficacia ha sido confirmada por el Grupo Inter-gubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC). No obstante, resulta esencial salvar los obstáculos y buscar una solución respecto a la reducción de emisiones de CO² y la implantación social en todo el proceso de fabricación, además de la obtención de materias primas para cualquiera de esos combustibles. ■

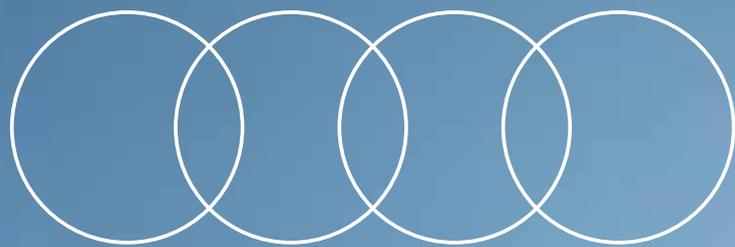
¿Te imaginas viajar en
tu coche sin emitir CO₂?



Iberdrola ya tiene instalados **más de 17.000 puntos de recarga** de coche eléctrico en España.

Por ti. Por el planeta.

Compromiso
sostenibilidad



Eléctrico. Entre otras cosas extraordinarias.

Una visión de progreso.
Audi e-tron Sportback. 100% eléctrico.

Future is an attitude

