



LeasePlan

What's next?

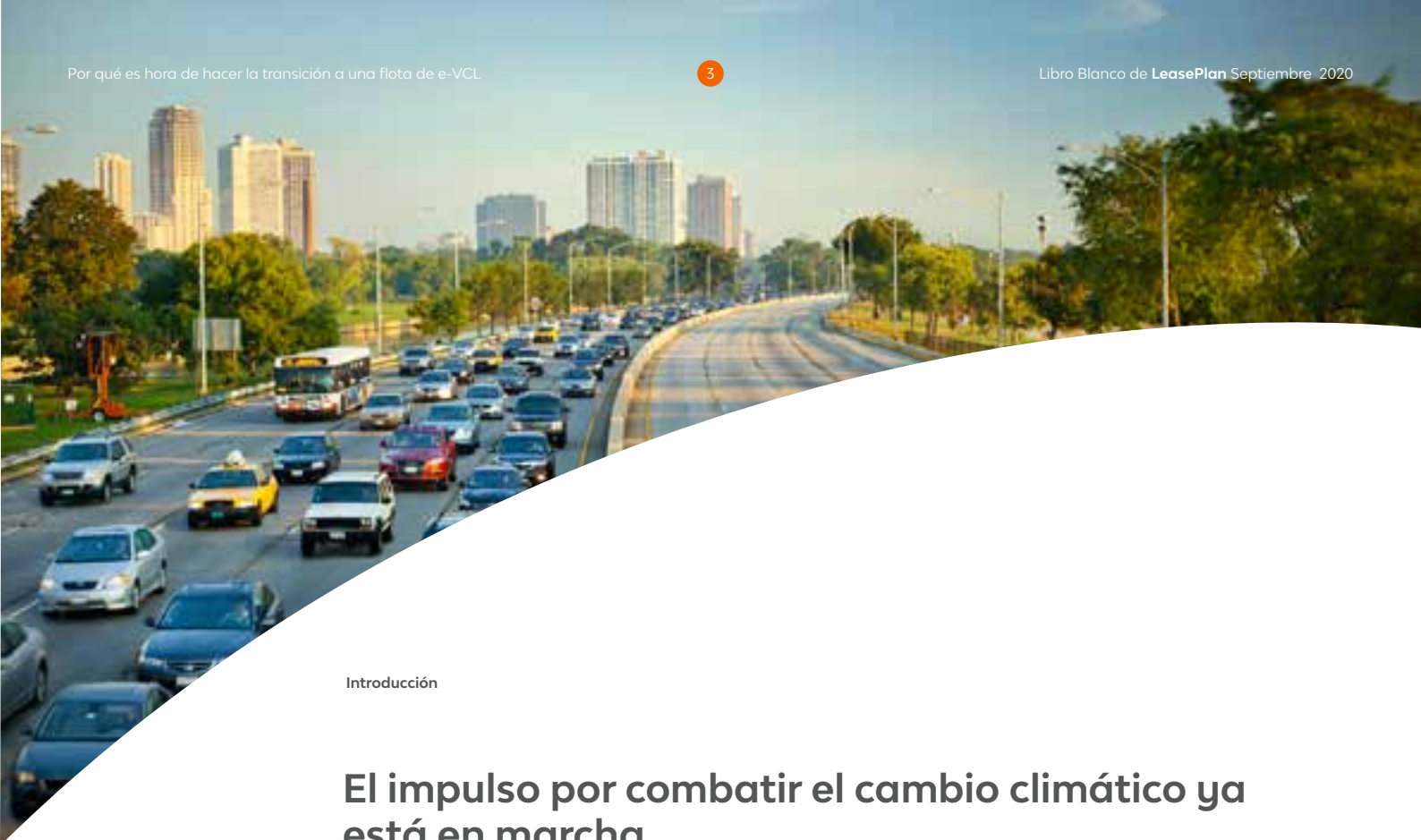
Es hora de hacer la transición a una flota de e-VCL

Cómo iniciar la ruta hacia
la movilidad empresarial
libre de emisiones

Índice

Introducción	3
¿Por qué debería incluir e-VCL en su flota?	4
Tecnología y novedades del mercado de e-VCL	6
Carga	10
Incentivos gubernamentales	12
¿Cuál es el coste real del e-VCL?	14
Venciendo la resistencia al e-VCL	16
Haciendo la transición	19
¿Por qué LeasePlan??	21
Contacto	23
Referencias	23





Introducción

El impulso por combatir el cambio climático ya está en marcha

El papel de las empresas en el logro del mayor número de kilómetros con cero emisiones posible, lo más rápido posible

Las ciudades llevan mucho tiempo luchando contra los atascos y la contaminación del aire, y la presión aumenta aún más a medida que lo hace la cantidad de entregas a domicilio y de paquetes (los denominados servicios de entrega de "último kilómetro"). Para abordar este problema, gobiernos de toda Europa promueven la transición a la conducción eléctrica en un esfuerzo por lograr tantos kilómetros con cero emisiones como sea posible, lo más rápido posible. Por ejemplo, un creciente número de autoridades locales están aprobando legislación más estricta y creando zonas de aire limpio y de bajas emisiones (ZBE)¹ para restringir los vehículos altamente contaminantes en los núcleos urbanos. Los vehículos comerciales ligeros (furgonetas) eléctricos (e-VCL) constituyen una buena forma de eludir esta legislación. Además de salvaguardar un acceso a los centros urbanos que es esencial para la continuidad de sus negocios, las empresas se benefician de los tipos fiscales ventajosos de los e-VCL que compensan un mayor coste de adquisición y, además, los modelos de e-VCL que pronto llegarán al mercado ofrecen más tecnología que nunca. Este documento explora cómo -con el vehículo eléctrico a punto de convertirse en tendencia mayoritaria- la nueva ola de electrificación está destinada a revolucionar el segmento de los vehículos comerciales ligeros. Sigue leyendo para conocer no solo por qué es el momento perfecto para que las empresas inicien la transición hacia la flota de e-VCL, sino también para saber cómo iniciar hoy mismo la ruta hacia una movilidad empresarial libre de emisiones.

¿Por qué debería incluir e-VCL en su flota?

La implantación de ZBE (zonas de bajas emisiones) sigue cobrando impulso

Las normas de emisiones más estrictas para los MCI (motores de combustión interna) promueven que los vehículos eléctricos sean la tónica dominante

La implantación de cada vez mayor número de zonas -y más estrictas- de bajas emisiones (ZBE) en toda Europa refuerza constantemente la idoneidad empresarial del E-VCL. Las empresas no pueden permitirse correr el riesgo de no poder acceder a los centros urbanos para realizar sus actividades de negocio esenciales. Aunque en la actualidad todavía se permiten MCIⁱⁱ relativamente modernos en casi todos los centros urbanos, la velocidad de implantación de las nuevas ZBE y las tendencias en materia de restricciones que se están imponiendo subrayan los riesgos asociados a los vehículos MCI.

Con cero emisiones en cola de escape, los vehículos eléctricos se hallan bien posicionados en este sentido. Es más, dependiendo de dónde se produce la batería del VE y de dónde se conduce finalmente este último, el VE tiene una huella de carbono menor que los MCI a lo largo de todo el ciclo de vida del vehículoⁱⁱⁱ. Por consiguiente, y especialmente en combinación con las energías renovables y la capacidad de devolver energía a la red, los VE y, por tanto, los e-VCL, tienen un brillante futuro por delante.

Las furgonetas eléctricas se adaptan mejor a flotas que cubren distancias cortas y prestan los llamados servicios de entrega de última milla. Estas empresas operan sobre todo en zonas urbanas y realizan múltiples paradas en la ruta.

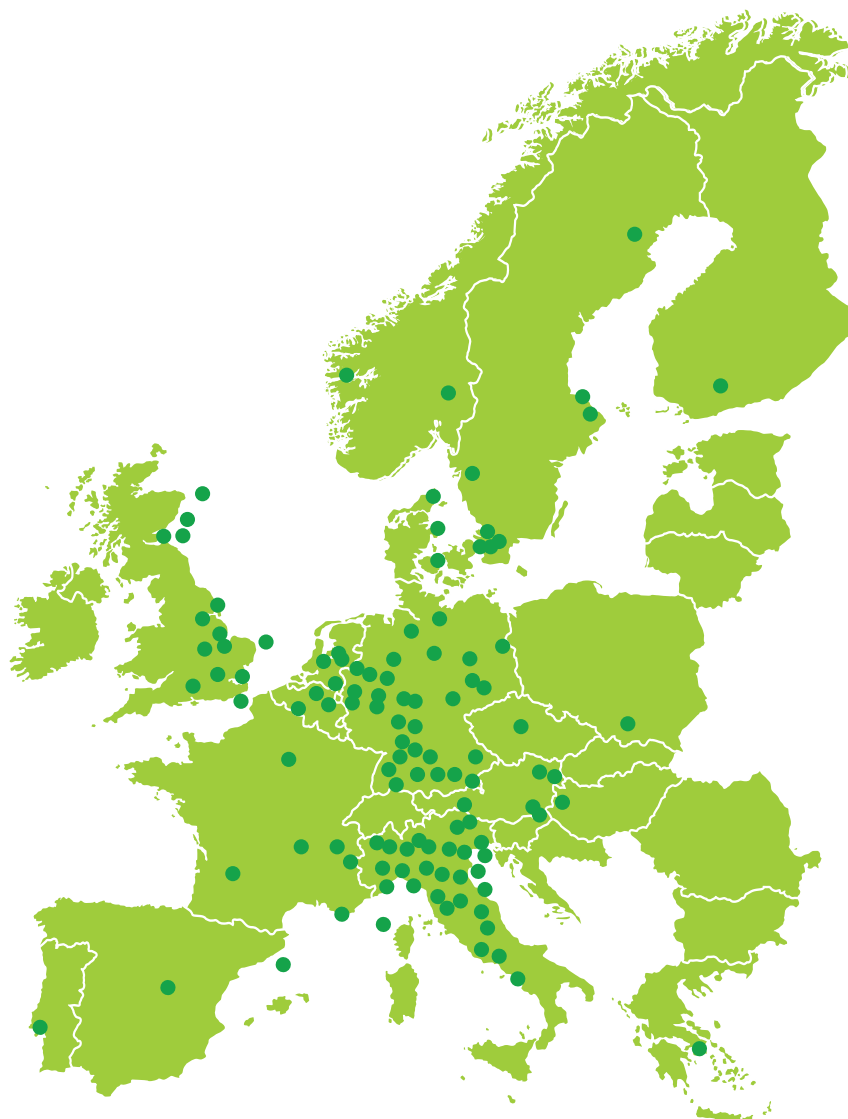


¿Por qué debería incluir e-VCL en su flota?

Si te dedicas a las entregas de última milla, pasarte al e-VCL:

- Disminuirás las emisiones de CO₂ de tu flota
- Contribuirás al logro de los objetivos de calidad
- Te preparará para la implantación de ZBE en ciudades de toda Europa en los próximos años (Ver Figura 1 con la situación más reciente)

Figura 1: Zonas de Bajas Emisiones en toda Europa^{iv}





Tecnología y novedades del mercado de e-VCL

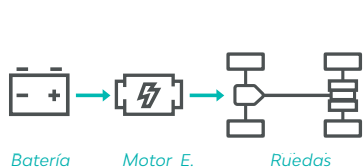
Tecnología del vehículo eléctrico ¿Cómo evoluciona el mercado?

Hay dos tipos principales de vehículo eléctrico (ver Figura 2). En el vehículo eléctrico puro (VE), la batería es la única fuente de energía. Como ejemplo tenemos la Nissan e-NV200 o la Renault Master ZE. En contraste, los vehículos híbridos enchufables (VHE) tienen tanto batería como motor de combustión interna (MCI), siendo el motor eléctrico y/o el motor térmico los que impulsan el vehículo. Los ejemplos son el Mitsubishi Outlander VHE y la Ford Transit Custom.

Figura 2: Los dos tipos principales de vehículo eléctrico

01. Vehículo eléctrico puro ('VE')

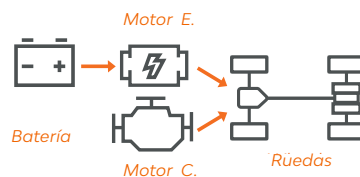
La batería es la única fuente de energía



Ej. Nissan E-NV200, Renault Master ZE

02. Híbrido enchufable ('VHE')

Batería y motor de combustión interna (MCI), donde el motor eléctrico y/o el de combustión impulsan el vehículo




















Ej. Ford Custom Transit

¿Qué modelos de e-VCL hay actualmente disponibles en el mercado?

Aunque los fabricantes se centraron inicialmente en el lanzamiento de pequeñas furgonetas eléctricas, muchos están ahora volviendo su atención a la electrificación de las furgonetas más grandes de sus gamas, dado que los estudios han revelado que los negocios de última milla tienden a centrarse más en volumen de carga que en carga útil. Por tanto, aunque la disponibilidad actual de modelos e-VCL reside principalmente en el segmento pequeño, la situación está cambiando con la introducción de e-VCL de tamaño mediano y grande, tales como Mercedes eVio y e-Sprinter, junto a muchos otros.

Tecnología y novedades del mercado de e-VCL

Figura 3: Ejemplos de e-VCL ya disponibles y próximamente en el mercado

<p>Furgoneta grande</p> <ul style="list-style-type: none"> • 750-1200 kg de carga útil • 100-200 km de autonomía • Precio desde 45m 	 Master ZE 33 kWh Master ZE 1700 kg payload (sept. 2020)	 Boxer/ Jumper EV (2021) 44 kWh	 E-Crafter MAN TGE 36 kWh	 Sprinter EV 41/55 kWh	 Transit EV (2021)	 Ducato EV (2020) 55 kWh	 EV80 56 kWh
<p>Furgoneta mediana</p> <ul style="list-style-type: none"> • 900-1.000 kg de carga útil • 120-330 km de autonomía • Precio desde 40m 	 E-NV200 XL Voltia 40 kWh	 Expert/ JumpyEV Opel Vivaro EV (2020) 50/75 kWh	 e-Transporter ABT 38,8/77,8 kWh (2020)	 Vito EV 41 kWh	 Pro Ace (2020) 50/75 kWh	 EV63 (2021) 52/72 kWh	
<p>Furgoneta pequeña</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perfecta para entrega de último kilómetro • 625-700 kg de carga útil • 150-250 km de autonomía • Precio 22-50m 	 Kangoo EV 33 kWh New version 20121	 E-NV200 40 kWh	 Partner/ Berlingo (major change 2021) Opel Combo (2021)	 Citan EV (2021)	 Pro Ace City (2021)	 e Deliver 3 35/53 kWh	

¿Cómo se comportan los e-VCL en términos de rendimiento?

Verdades universales y preguntas frecuentes

Los vehículos eléctricos puros por lo general ofrecen una experiencia de conducción muy agradable. Hay unas cuantas verdades universales:

- **Silenciosas:** Las furgonetas eléctricas son más silenciosas que los MCI en todas las velocidades. Aunque ello puede ocasionar que el ruido del viento y de rodadura sean más perceptibles, en general ofrecen una experiencia de conducción mucho más refinada y relajante.
- **Ausencia de caja de cambios convencional:** Como los vehículos eléctricos no tienen embrague, son menos cansados para el conductor en los atascos. Además, el coste de funcionamiento es menor a lo largo de toda la vida útil del vehículo.
- **Frenos:** Los e-VCL exigen menor frenado, ya que el motor eléctrico se convierte en generador cuando no se utiliza el acelerador. Este proceso, conocido como 'conducción a un solo pedal', no solo recupera energía para recargar las baterías, sino que actúa para frenar el vehículo. La menor utilización de los frenos convencionales reduce el uso y desgaste generales y, por tanto, los costes.
- **Manejo en carretera:** Como el motor ofrece el par máximo de forma instantánea, la aceleración es ágil, lo que significa que la conducción de los e-VCL es a menudo muy dinámica. Además, la colocación tan baja de la pesada batería y otros componentes en el chasis reduce el balanceo del cuerpo y favorece el agarre en las curvas.

Tecnología y novedades del mercado de e-VCL

¿Cuál es la autonomía del e-VCL?

En los e-VCL grandes y medianos, la autonomía depende en general del número de módulos de batería instalados. Esta decisión puede verse influida por factores de costes o por los requisitos de capacidad de autonomía o de carga útil. La tecnología de baterías que impulsan los e-VCL ha mejorado drásticamente en los cinco últimos años. La mayoría de e-VCL nuevos tienen una autonomía oficial de 160 km, e incluso algunos fabricantes sostienen que sus últimos vehículos pueden alcanzar autonomías de hasta 270 km. No obstante, como todos sabemos, el rendimiento en condiciones de prueba puede diferir de la realidad, por lo que debería indicarse que la autonomía real puede variar en función del estilo de conducción (velocidad, aceleración), la carga efectiva e incluso las condiciones climáticas. Por ejemplo, el frío afecta al rendimiento de la batería (ver más abajo), por lo que podría darse el caso de que un vehículo con una autonomía oficial de 160 km logre solo 100-120 km en el uso diario. Algunos fabricantes de vehículos como Renault incluso declaran autonomías reales diferentes para conducción en verano y en invierno.

En lo que respecta a servicios de entrega de última milla, las actuales capacidades medias de autonomía son normalmente suficientes para que el e-VCL pueda realizar el trabajo diario sin necesidad de recargas. Cuando la furgoneta regresa a la sede central, puede recargarse.

¿Por qué no le gusta el frío al e-VCL?

La composición química de las baterías implica que no solo los e-VCL sino todos los vehículos eléctricos sufren una menor eficiencia de la batería en tiempo frío. Y a esto no ayudan las exigencias adicionales de los conductores en dichas condiciones. Encender la calefacción reduce la autonomía, por ejemplo. Dicho esto, la tecnología mejora con rapidez. La Renault Kangoo ZE utiliza tecnología de bomba de calor para reducir la perturbación. Aunque la situación es menos acusada en verano, encender el aire acondicionado reducirá en consecuencia la autonomía máxima indicada por el ordenador de a bordo, sencillamente porque la energía que hay que destinar al aire acondicionado se desvía de la dedicada a la propulsión.





Tecnología y novedades del mercado de E-VCL

¿Hay problemas de permisos de conducir con los e-VCL?

El peso añadido del motor eléctrico y la relativa pesadez de sus componentes, tales como la batería, puede suponer un posible problema en lo tocante a los e-VCL de mayor tamaño. Esto se debe a que la masa máxima autorizada (MMA) para la categoría normal de la mayor parte de los permisos de conducir en Europa es de 3,5 toneladas, y muchas furgonetas grandes ya utilizan cada kilogramo de este límite. Dado que el peso de base de los vehículos eléctricos alimentados por baterías es normalmente superior al de un vehículo propulsado por motor diésel, los primeros tienen menor carga útil y pueden llevar menos mercancías dentro del límite legal de 3,5 toneladas.

En muchos países europeos, los gobiernos han tomado medidas compensatorias en un proceso denominado "derogación de la carga útil con combustible alternativo", permitiendo a los poseedores de un permiso estándar conducir e-VCL de hasta 4,25 toneladas de peso. Esta tolerancia ampliada compensa el peso adicional de la tecnología eléctrica, permitiendo a los e-VCL corresponderse con un diésel equivalente en términos de carga útil. Esto podría ofrecer beneficios en el futuro también en términos de autonomía, dado que de hecho permite a los fabricantes utilizar parte de la tolerancia de peso para aumentar el número de baterías a bordo.

“

La demanda de e-VCL por parte de los clientes sigue creciendo, en especial por parte de autoridades públicas, pero también de servicios de mensajería, autónomos y multinacionales que conceden gran importancia a la responsabilidad social corporativa.

”

Carga

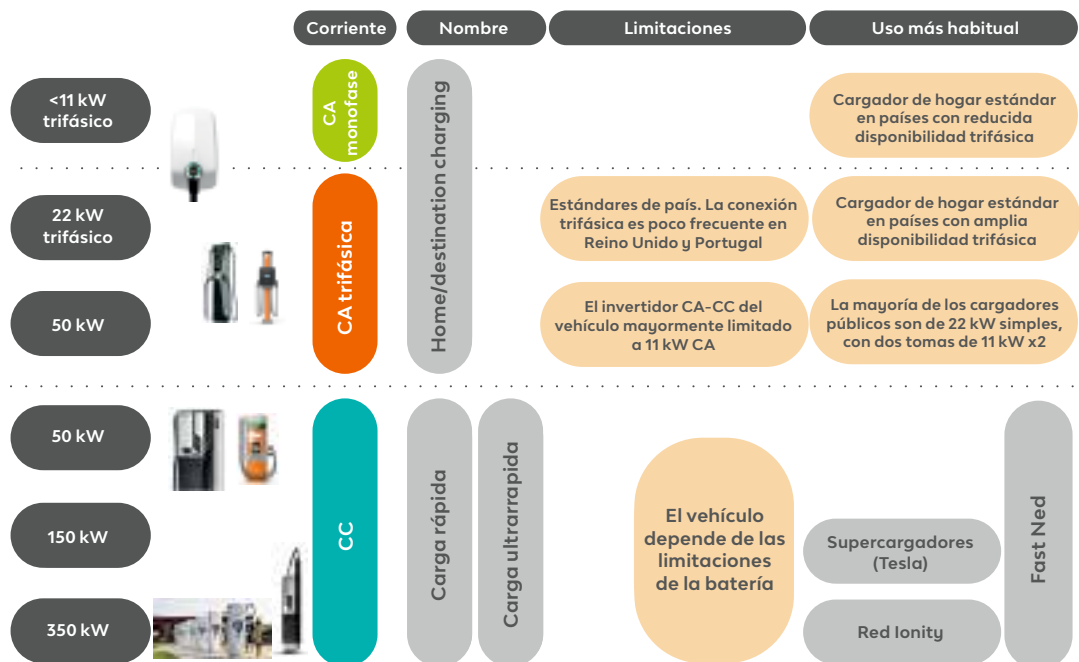
Recarga de los e-VCL

Diferentes velocidades para diferentes necesidades

La carga es una de las consideraciones más importantes a la hora de sopesar el cambio hacia cualquier vehículo eléctrico puro o híbrido enchufable. Dado que los e-VCL tienden a ser utilizados a lo largo de la jornada laboral en lugar de ser conducidos hacia y desde el trabajo, como es el caso de los coches eléctricos, dependiendo de la intensidad de su uso puede que hayan de cargarse con mayor frecuencia para mantenerlos operativos.

Los tiempos de carga de las furgonetas eléctricas varían en función de la potencia del sistema de carga, pero incluso en los mejores escenarios de uso, se tardará más en recargar un e-VCL que en repostar una furgoneta MCI. Hay tres tipos principales de tomas de energía (en kW) para la carga de VE, que tienen como resultado tres velocidades de carga distintas: super-rápida, rápida y lenta. Los cargadores super-rápidos se basan fundamentalmente en carga con CC y pueden suministrar una carga al 80% en unos 40 minutos. Las estaciones de carga en el hogar (CA) pueden completar una recarga total por la noche y cargar desde una toma convencional puede llevar un día entero (ver Figura 4).

Figura 4: Tipos de cargador de VE



Carga

¿Cuáles son las diversas opciones de carga?

Cargador en el domicilio / lugar de trabajo

Los cargadores ubicados en el domicilio y en el lugar de trabajo son la principal forma de cargar las baterías del VE en el día a día. Los actuales cargadores en el domicilio / lugar de trabajo están dotados de tecnologías inteligentes que les permiten adaptarse a la capacidad de carga disponible. Las tres mejores prácticas para la óptima utilización de la carga en el domicilio / lugar de trabajo son las siguientes:

- Carga por la noche en el domicilio o centro de trabajo para asegurarte de disponer de toda la batería a la mañana siguiente.
- Aprovecha al máximo los tiempos de inactividad en el centro de trabajo, tales como horario de almuerzo, cambios de turno o tiempo empleado en administración o reuniones.
- Instala un sistema de gestión de energía de tus e-VCL. Esto te permitirá emplear sistemas de medición y seguimiento en tiempo real para poder comprender los patrones de uso de energía. En consecuencia, podrás mejorar tu eficiencia reduciendo el consumo de energía y los costes, por ejemplo mediante la identificación de oportunidades de carga en horario valle.

Tarjeta de carga

Los cargadores ubicados en el domicilio o en el lugar de trabajo funcionan con una tarjeta de carga (o "llave de carga"/"piedra de carga") que habitualmente funciona también con todos los puntos de carga públicos disponibles en Europa. Normalmente la tarjeta de carga está asociada a una aplicación móvil para dispositivos Android y Apple que proporciona información sobre la ubicación de todos los cargadores disponibles así como la posibilidad de iniciar y detener una sesión de carga y muchas otras funciones. La factura se facilita en formato digital y puede combinarse con la factura de combustible.

Reembolso al conductor

Los cargadores en el hogar suelen disponer de un servicio de reembolso transparente para el conductor basado en facturación desglosada en la que los costes de electricidad de la carga del vehículo se indican por separado respecto a otros usos.

Información de gestión

Todos los datos generados por los puntos de carga y usuarios de los servicios de carga se almacenan en un repositorio de datos, lo que garantiza una sola versión de la realidad y constituye la base de informes fáciles de personalizar. Tanto la empresa como el conductor tienen acceso, mediante un portal, a toda la información de carga relevante, tal como estado del punto de carga, informes sobre uso, y datos financieros como reembolsos de costes energéticos.

Incentivos gubernamentales

Incentivos gubernamentales

Los costes de los VE son cada vez más similares a los de los MCI equivalentes gracias a las cuantiosas subvenciones

La transición hacia el VE está ya muy avanzada. Hacia 2030, se prevé que la producción global de VE sea casi cinco veces mayor que en 2020^y, momento en el cual entre el 50 y el 70% de todos los vehículos nuevos de pasajeros y hasta un 40% de todas las furgonetas nuevas que se vendan serán de emisiones ultra-reducidas. En 2040, todas las furgonetas y los coches nuevos tendrán que ser efectivamente de cero emisiones. La disponibilidad de productos de VE, la evolución de la infraestructura de carga y los incentivos gubernamentales son todos ellos factores de gran importancia en el logro de dichos objetivos. En Europa, la economía sostenible y circular era una de las prioridades antes del brote de la Covid-19, y la crisis del coronavirus no ha hecho sino reforzar la necesidad de un mundo más sostenible. De hecho, los paquetes de estímulo disponibles actualmente en Europa indican que muchos gobiernos se centran en una "recuperación verde", en concreto mediante el ofrecimiento de incentivos. Se espera que el apoyo financiero se complemente con el impulso, por parte de gobiernos y corporaciones, de las agendas sobre clima y calidad del aire, con prohibiciones sobre la venta de MCI e iniciativas corporativas tales como el EV100 Climate Group. La Figura 5 muestra los tipos más frecuentes de incentivos gubernamentales (desglose entre incentivos puntuales y recurrentes) así como algunos ejemplos locales.

Figura 5: Los incentivos gubernamentales son de muy diversos tipos y significativos para la adopción del VE

	Tipo de incentivo gubernamental	Ejemplo de país
Puntual	CA trifásica	 Hasta 9.000 € por VE
	CA trifásica	 Sin impuesto de matr. para el VE
	CA trifásica	 350 £ de descuento sobre el coste de compra e instalación de un punto de carga en el domicilio
Recurrentes	CA trifásica	 El VE paga solo el 50% de los peajes
	CA trifásica	 Los conductores de VE pagan el 0% por remuneración en especie en 2020



Incentivos gubernamentales

Prepárate para los incentivos en apoyo al despliegue de infraestructuras

Muchos gobiernos ofrecen actualmente una serie de deducciones fiscales, rebajas y subvenciones para ayudar a los conductores en la senda hacia un futuro más sostenible. Con los programas de incentivos en pleno auge, ahora es un buen momento no solo para los particulares sino para que las empresas aprovechen la inercia.

Dado que los incentivos y los beneficios a nivel nacional para VE y cargadores de VE varían ampliamente, es aconsejable comprobar las condiciones que se aplican en la situación local. Algunos incentivos se ofrecen como descuento en el momento de la compra del vehículo y/o instalación del punto de carga, en cuyo caso son coordinados por compañías de renting como LeasePlan. Puede que otros incentivos hayan de ser solicitados online (a través del correspondiente organismo gubernamental) una vez completada la compra y/o instalación. Por lo tanto, siempre recomendamos que leas la letra pequeña y prepares la documentación oportuna antes de pedir un nuevo e-VCL o punto de carga.

¿Cuáles son los costes reales de un VCL-e?

Evaluando el coste total de propiedad

Pronóstico positivo

Los diversos marcos fiscales y jurídicos del VE están dando lugar a variadas preferencias por parte de conductores y propietarios de flotas y exigencias entre los diferentes países, lo que implica que en la actualidad la madurez del VE varía entre estos últimos.

El coste total de propiedad de un e-VCL difiere del de un vehículo MCI en las siguientes áreas clave:

- Valor de la inversión
- Combustible
- Impuestos de circulación
- Peajes
- Coste por kilómetro

En términos de precio en catálogo, los e-VCL tienden a costar más que los modelos diésel o gasolina equivalentes. Aunque dichos precios oficiales se compensan a menudo por subvenciones gubernamentales, todavía hay una brecha importante debido a descuentos significativos por parte de los fabricantes en los MCI. En lo que se refiere al combustible, el coste de la electricidad es muy inferior al gasóleo o a la gasolina, ya que la electricidad no paga impuesto sobre hidrocarburos. En concreto, en esos dos aspectos y por motivos fiscales, puede haber diferencias significativas entre países en las ventajas de costes operativos de los VE.

Cuando se trata de costes de mantenimiento, aunque los posibles propietarios y usuarios de e-VCL normalmente entienden que los costes diarios de funcionamiento serán inferiores a los MCI, muchos de ellos creen que costará más su mantenimiento debido a la complejidad percibida de los componentes del sistema de propulsión eléctrico. De hecho, los e-VCL tienden a ser más baratos de mantener que los vehículos diésel, al tener menos piezas móviles que estos últimos; no hay pistones que suben y bajan, no hay que cambiar el aceite y carecen de embrague en la caja de cambios. Es más, la potente eficacia del frenado del motor puede incluso ayudar a que las pastillas y los discos de freno duren más.

¿Cuáles son los coste reales de un e-VCL?

Muchos conductores mantienen el motor en marcha mientras interactúan con los clientes, pero ese exceso tiene un precio. Gasta combustible, genera emisiones perjudiciales, crea ruido innecesario y reduce la vida del motor. Los vehículos eléctricos no se mantienen al ralentí; solo incurren en un gasto mínimo de las baterías si, por ejemplo, se usa el teléfono.

La previsión de coste total de propiedad del e-VCL es positiva, ya que los nuevos fabricantes cada vez desarrollan más VE para su lanzamiento al mercado a un precio en catálogo comparable al de sus MCI equivalentes. Ello es posible porque los nuevos vehículos se diseñan como eléctricos desde el inicio en lugar de ser MCI "reconfigurados".

Además de mejorar el precio de los VE, esta tendencia reducirá asimismo la necesidad que los conductores tengan que renunciar a carga útil. Es más, se prevé que el precio de las baterías caerá debido a las nuevas tecnologías, aparte de las constantes economías de escala en la producción de VE y el creciente número de subvenciones y desgravaciones fiscales previstas.





Venciendo la resistencia a los e-VCL

Venciendo la resistencia al e-VCLs

Subrayando los beneficios de la electrificación

A pesar de todos los aspectos anteriormente tratados, pueden quedar ciertas dudas sobre la transición hacia los e-VCL. Algunas inquietudes comunes incluyen:

- Límites de carga útil
- Preferencias de los conductores
- Infraestructura de carga / ansiedad por la autonomía
- Riesgo tecnológico
- Compromiso del consejo ejecutivo
- Cambios organizativos
- Coste

Figura 6: Resistencia a los E-VCL



Venciendo la resistencia al e-VCL

Consejos para contrarrestar las inquietudes

Evalúa las necesidades actuales de carga útil: Si la carga útil es importante, evalúa tus necesidades empresariales y piensa en dar el paso haciendo la transición con parte de tu flota hacia el e-VCL, cuando se requiera menor carga útil, en lugar de con toda la flota de golpe.

Investiga la resistencia de los empleados: A menudo se asume que los conductores son reacios a los VE, pero pueden aprenderse valiosas lecciones de las experiencias de los conductores de vehículos de pasajeros eléctricos. Estudios recientes muestran que el 68%^{vi} de los conductores de VE existentes indicaron que nunca volverían a un MCI. Los conductores prefieren los VE principalmente a causa de:

- Ausencia de emisiones en la cola de escape
- Rápida aceleración
- Modo de conducción silencioso
- Conducción a "un solo pedal"
- Cargar en el domicilio / centro de trabajo significa cero pérdida de tiempo en estaciones de servicio.

Los estudios demuestran que todo lo anterior reduce estadísticamente el estrés del conductor en un 16%^{vii}, por lo que hay ventajas tangibles para los empleados, por no decir para tu empresa y para la sociedad en su conjunto debido a las mejoras asociadas en seguridad vial.

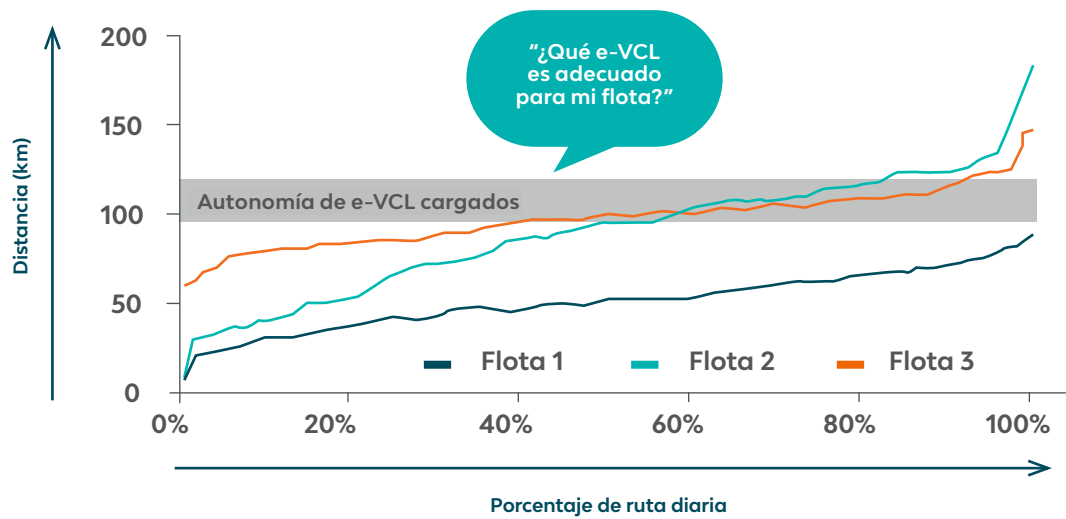
Mitiga los riesgos tecnológicos mediante el renting: no se puede negar que el mundo avanza con rapidez y que existe el riesgo de quedarse atascado con tecnología desfasada. Teniendo los costes y la duración contractual claros desde el principio, el renting es una forma muy eficaz de mitigar posibles riesgos futuros asociados a los e-VCL al tiempo que aprovecha al máximo sus ventajas.

Análisis y planificación: Ante la ansiedad por la autonomía, es importante entender la verdadera naturaleza del funcionamiento de tu flota. Algunas operaciones con VCL pueden adaptarse más fácilmente que otras al entorno eléctrico, por lo que el análisis de rutas y utilización es clave para identificar qué parte de la flota de VCL puede hacer la transición a eléctrica en primer lugar (ver Figura 7). De igual manera, las inquietudes sobre la infraestructura de carga pueden resolverse mediante la implantación de una solución de carga efectiva para las pausas y la carga nocturna. Los datos de los estudios muestran que la aceptación entre los conductores aumenta cuando los empleadores facilitan la carga en el domicilio y en el lugar de trabajo.



Venciendo la resistencia al e-VCL

Figura 7: Ejemplo de análisis de rutas y utilización



Desarrolla un caso empresarial convincente: Los e-VCL son, en su mayor parte, territorio inexplorado, por lo que es comprensible que ciertos consejos ejecutivos duden de si comprometerse con la electrificación. El caso empresarial de tu organización debería resaltar los beneficios en términos de sostenibilidad, continuidad del negocio, autonomía, disponibilidad, costes, satisfacción del conductor e incentivos (ver Figura 8). Por ejemplo, la presión sobre las empresas en materia de reducción de emisiones no va a cesar, y la electrificación ya no es una cuestión de ‘si o no’ sino de ‘cuándo’. Además, los vehículos eléctricos son más sostenibles que los tradicionales^{viii} y, según Harvard Business School, las empresas “sostenibles” ya batan al mercado. Dicho de otra forma, los vehículos eléctricos contribuyen positivamente a la imagen corporativa de las empresas y resultan buenos para el negocio.

Figure 8: Siete razones para cambiar al VE

<p>1</p>	<p>2</p>	<p>3</p>	<p>4</p>	<p>5</p>	<p>6</p>	<p>7</p>
Sostenibilidad	Continuidad del negocio	Autonomía	Disponibilidad	Costes	Satisfacción del conductor	Fiscalidad y subvenciones
Aumenta la presión sobre las empresas para que reduzcan emisiones	WLTP y Zonas de Bajas Emisiones ya están aquí	La autonomía del vehículo eléctrico está aumentando	Cada vez hay más vehículos eléctricos disponibles	Aunque la inversión es aún mayor que en los MCI, los costes operativos son inferiores	Los conductores de los vehículos eléctricos están más satisfechos	Los conductores pagan menos impuestos Subvenciones

Haciendo la transición

Incorporación de e-VCL a la flota

Lecciones aprendidas de los pioneros

Una forma de saber si los e-VCL son una opción viable para tu flota es llevar a cabo un test en condiciones reales en tu situación empresarial: empieza simplemente con uno o dos vehículos. LeasePlan puede facilitar tu transición hacia la movilidad de cero emisiones y ayudarte a beneficiarte del conocimiento y del consejo de empresas que lo han hecho antes que tú.

5 lecciones aprendidas de los pioneros del VE

1. Prepararse

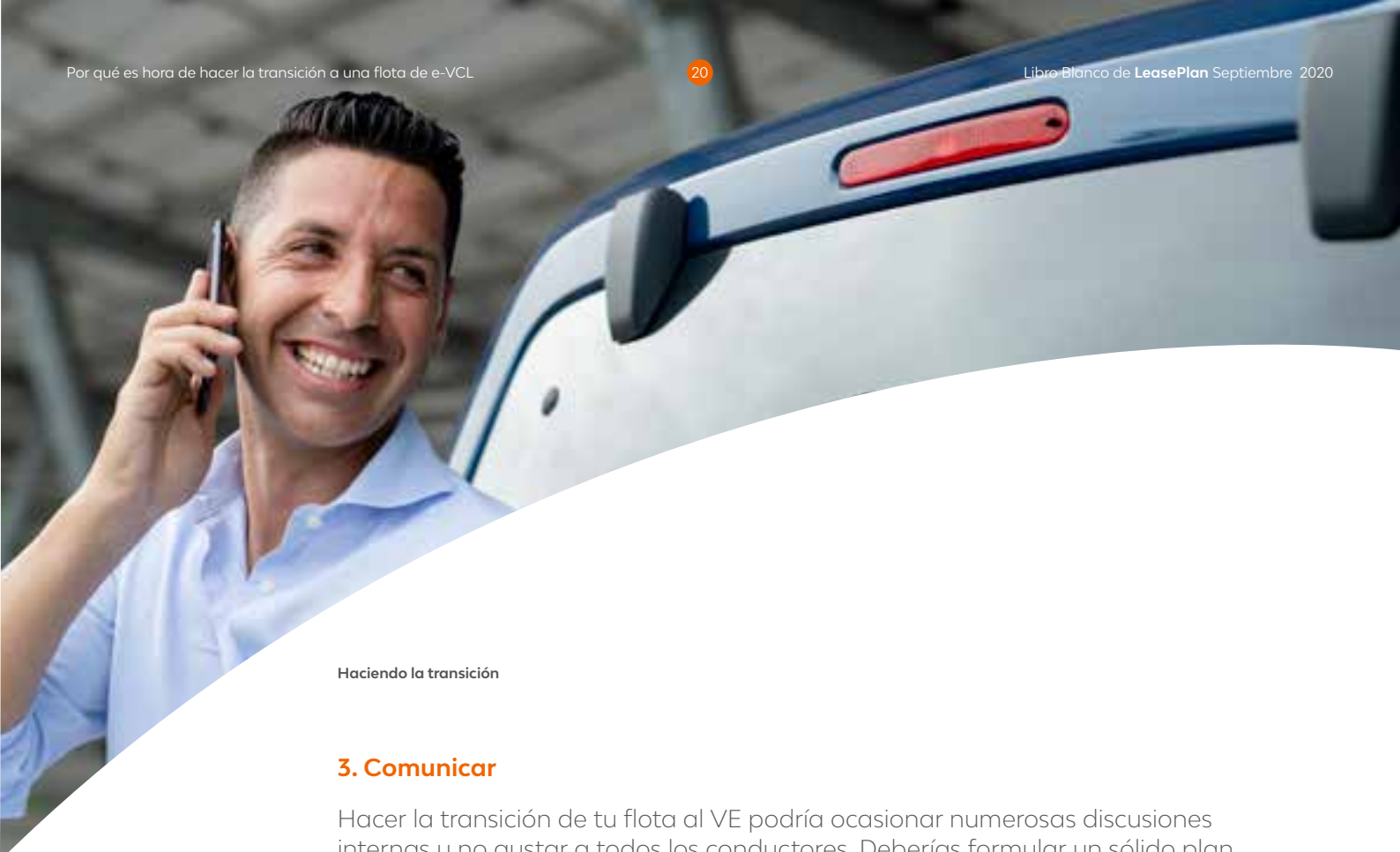
Podrá parecerle obvio, pero cerciórate de que tu planificación comprende todos los elementos del proceso de transición y resuelve las cuestiones que puedan surgir tales como:

- **¿Qué conductores serán los primeros?** Es probable que no todos tus conductores puedan hacer la transición al VE de inmediato. Evalúa y decide quién puede hacerla, llevando a cabo una valoración de kilometraje/rutas de entrega, incluido el análisis carga-peso.
- **Opciones de carga.** Calcula los costes y beneficios de los distintos tipos de carga en el lugar de trabajo. Valora asimismo para qué conductores podría ser una opción la carga en el domicilio.
- **Inversión.** Calcula el impacto financiero de la adopción del VE sobre el coste total de propiedad, incluidos posibles beneficios financieros tales como incentivos fiscales tanto para la empresa como para el conductor. Pueden variar considerablemente de un país a otro.

2. Ajustar tu política de vehículos

Indica claramente la ambición de tu empresa por pasar a una flota totalmente eléctrica en la política de vehículos y en otras políticas corporativas relevantes. Asegúrate de incluir detalles de cualquier servicio de apoyo al empleado que haya disponible (puntos de carga, mantenimiento y reparación).





Haciendo la transición

3. Comunicar

Hacer la transición de tu flota al VE podría ocasionar numerosas discusiones internas y no gustar a todos los conductores. Deberías formular un sólido plan de comunicación para abordar las necesidades de tu público, que podría incluir alguno o la totalidad de los siguientes elementos:

- **Mensaje claro.** Asegúrate de explicar los beneficios de la transición hacia el VE para la empresa y los empleados (tales como incentivos fiscales, sostenibilidad, etc.) al tiempo que das margen para que todos expresen su opinión.
- **Recursos informativos.** Folletos y páginas web pueden ayudar a dar respuesta a las preguntas más frecuentes sobre la adopción de VE.
- **P&R y pruebas de conducción de VE.** El grado de aceptación aumenta cuando los empleados pueden preguntar lo que quieren y experimentar la conducción eléctrica por sí mismos.

4. Liderar mediante el ejemplo

Los gerentes deberían ser de los primeros en pasar al VE para demostrar el apoyo en toda la organización desde arriba. Selecciona empleados entusiastas para participar en un proyecto piloto y convertirse en embajadores del VE.

5. Seguimiento de la información

Escucha atentamente lo que dicen los empleados sobre su experiencia con e-VCL para poder resolver malentendidos o recelos desde el principio. Estate también dispuesto a ajustar tu política de flota para que se halle en sintonía con las necesidades de su empresa y de los empleados a medida que se desarrolla la transición.

¿Por qué LeasePlan?

Flotas eléctricas: ya no es "si o no", es "cuándo" Mantén tu negocio en marcha

Dado que más de la mitad de los vehículos actualmente en las carreteras pertenecen a las empresas, el sector privado puede causar un impacto significativo sobre la sostenibilidad dentro y fuera de las ciudades. Los VE y e-VCL ofrecen una solución importante para ahorrar millones de toneladas de emisiones de gases efecto invernadero al año, así como para frenar la contaminación atmosférica y acústica relacionada con el transporte.

Como empresa líder con más de 1,9 millones de vehículos en circulación, en LeasePlan tenemos la responsabilidad de hacer todo lo posible para apoyar el desarrollo de un sistema de transporte más sostenible. Nuestro objetivo es ayudar a crear entornos más saludables en ciudades pequeñas y grandes, promoviendo vehículos más limpios y de bajas emisiones y la infraestructura requerida para convertirlos en una opción viable para nuestros clientes. Como miembro fundador de la EV100, LeasePlan está comprometido en educar y facilitar las cosas a los clientes a medida que realizan el cambio a vehículos de bajas emisiones. De hecho, nuestra flota de vehículos de leasing ya incluye más de 5.000 E-VCL. Este libro blanco sigue a la publicación de Gestión Sostenible de Flotas, que ofrece orientación práctica a las empresas sobre cómo proteger su movilidad al tiempo que alcanzan sus objetivos de sostenibilidad.

Figure 9: Cómo puede ayudar LeasePlan



Coche como servicio

Proporcionar el vehículo eléctrico adecuado en cualquier momento y lugar

- Financiación del vehículo
- Gestión de la flota
- Mantenimiento
- Servicio de cobertura



Soluciones de carga

Paquete de solución eléctrica mediante un punto de contacto

- Tarjeta de carga
- Cargador en domicilio
- Cargador en centro de trabajo



Servicio de implantación

Proporcionar el vehículo eléctrico adecuado en cualquier momento y lugar

- Apoyo al conductor
- Consultoría de VE



¿Por qué LeasePlan?

Para LeasePlan está claro que los VE son el futuro y nos comprometemos a facilitar una transición fluida hacia la conducción eléctrica a nuestros clientes y conductores. Sin embargo, aún quedan ciertas barreras y una serie de concepciones erróneas que hay que superar, tal como se describe en este documento. Aunque puede que los e-VCL no sean ideales para cada situación en la que se emplean actualmente las furgonetas MCI creemos que, gracias a los avances tecnológicos, las consideraciones sobre costes y las políticas gubernamentales, los e-VCL son cada vez más atractivos para muchas empresas, desde startups, hasta autónomos y multinacionales. En la actualidad, son especialmente aptos para trabajo de corto alcance (por ejemplo, entregas de último kilómetro y negocios locales) lo que permite recargarlos por la noche.

Cuando se trata de movilidad empresarial, la fiabilidad del vehículo es la prioridad principal. No obstante, el VCL no solo es tu lugar de trabajo, sino también tu tarjeta de presentación. Ha de reforzar tu imagen profesional, a menudo mostrando el logotipo de la empresa e información de contacto. LeasePlan puede organizar todo ello por ti cuando contratas un e-VCL, haciéndonos cargo del vehículo de sustitución en caso de avería o daños. Alquilar una furgoneta con LeasePlan significa renting sin preocupaciones.



Contacto

Escrito por un panel de expertos

En LeasePlan, nuestros especialistas en VE pueden aconsejarte sobre la mejor estrategia de transición en cada mercado. También te apoyarán a lo largo de todo el proceso, incluyendo en materia de elección de vehículos, soluciones de carga y servicios de implantación.

Nuestro equipo

Mark Lovett
Gerente de
Vehículos Comerciales

mark.lovett@leaseplan.com
+44 77 64 95 92 94



Luc Weenink
Líder de Gestión
de Producto VCL

luc.weenink@leaseplan.com
+31 6 11 92 34 06



Saskia Harreman
Gerente del
Centro de Conocimiento

saskia.harreman@leaseplan.com
+31 6 53 43 62 20

Referencias

ⁱ <https://urbanaccessregulations.eu/>

ⁱⁱ MCI; vehículo con motor de combustión interna

ⁱⁱⁱ https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/downloads/T%26E%E2%80%99s%20EV%20life%20cycle%20analysis%20LCA_0.pdf

^{iv} <https://urbanaccessregulations.eu/userhome/map>

^v Fuente: Análisis de Deloitte, HIS (2018), CAAM, IEA, watev2buy, evobsession, Gasgoo AutoNews, Cleantechnica, SinaAuto, Xinhuanews, Yiche, ifeng

^{vi} Fuente: 'De doorbraak van de elektrische auto', Jeroen Horlings, Marzo de 2018

^{vii} Fuente: <https://electrk.co/2018/05/15/electric-vehicles-reduce-stress-for-drivers-brain-monitoring-study/>

^{viii} Estudio de TNO research 2015, Países Bajos

Descargo

Este material ha sido exclusivamente aprobado por LeasePlan Corporation N.V. ("LPC"), responsable del mismo, en base a las fuentes aquí indicadas y a la información proporcionada por LPC. LPC no realiza manifestaciones o garantías (expresas o tácitas) de naturaleza alguna, ni acepta responsabilidad u obligaciones de ningún tipo, en relación con la exactitud o exhaustividad de cualquier información u opinión incluida en este material.