

Miércoles 25 de junio de 2019

ARVAL MOBILITY OBSERVATORY 2019: A LA ELECTRIFICACIÓN, POR LA HIBRIDACIÓN

- **El 62%** de las empresas españolas de más de 100 empleados se decantan por incluir vehículos **híbridos** en sus flotas.
- **Más de la mitad** de las empresas ya toman **medidas** para reducir el nivel de **emisión** de sus flotas.
- **El 84%** de las empresas españolas todavía no ha tomado medidas para compensar el impacto de la entrada en vigor del **WLTP**.
- La gran empresa se mantiene **cauta** en la previsión de **crecimiento** de flota.
- **El 49%** de la gran empresa dispuesta a adoptar al menos una alternativa de **movilidad compartida**.
- Más de millón y medio de **matriculaciones totales**, donde la empresa crece más que el particular.
- **El renting dobla sus resultados** con referencia a 2014.

El mix energético en flotas corporativas es cada vez más diverso, y según prevén las empresas todavía lo será más en 2021

Así como la adopción del vehículo eléctrico puro se estanca en la misma proporción que el ejercicio anterior, el potencial de desarrollo de las opciones híbridas, tanto enchufables como autorecargables, está aumentando de manera significativa; en 2015, en empresas con más de 100 empleados, el 24% de los gestores de flota indicaban su intención de incluir vehículos híbridos. Esta tasa se ha duplicado en 2018 alcanzando el 49%.

España, comparada con otros países europeos, alcanza hoy en día, un nivel superior al promedio mundial en términos de potencial de desarrollo de energías alternativas (eléctrica, totalmente eléctrica, híbrida e híbrida enchufable), situándose en el puesto 8/13.

Arval Mobility Observatory 2019: Conclusiones principales

Las principales conclusiones del barómetro de este año son muy reveladoras y abordan los aspectos más relevantes de la opinión de las empresas sobre la movilidad.

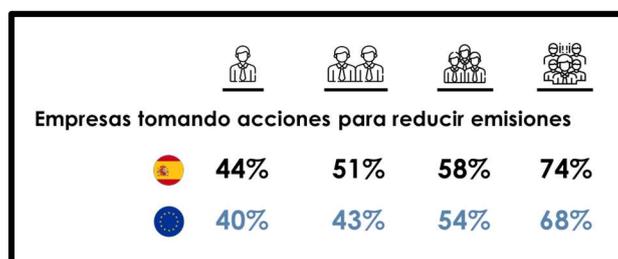
a) Las empresas españolas ya están tomando acciones para reducir el nivel de emisiones de sus flotas

Más de la mitad de las empresas españolas (55%) declaran que ya han tomado medidas para reducir las emisiones de su flota de vehículos: esta proporción varía del 44% para las pequeñas empresas (menos de 10 empleados) al 74% para las empresas muy grandes (más de 500 empleados).

Con una tasa del 55%, la proporción de empresas que ya han tomado medidas para reducir las emisiones de su flota, es 5 puntos más alta que la media europea.

Lógicamente, se implementan principalmente las acciones contra las emisiones de CO2 porque es fácil obtener este valor e incluir un límite que no debe superarse en la Política de Flotas. Ésta es la razón por la que el 42% de las empresas ha implementado acciones para limitar las emisiones de CO2. Pero también muestran su interés tomar medidas para limitar las emisiones de otros contaminantes que son importantes, incluso si la cantidad liberada no es fácil de medir: se trata de NOx (óxido de nitrógeno) y de distintas partículas en suspensión.

Hoy en día, con un TCO equivalente, la elección se declina hacia un vehículo de gasolina en lugar de un diésel, especialmente para vehículos urbanos, debido a la creencia de que los vehículos de gasolina contaminan menos. En este caso, los criterios utilizados tienen que ver con NOx y No2 (pero no CO2). Incluso si no se tienen objetivos cuantificados en la política de flotas, también se debe cuidar la imagen de la compañía y la estrategia de RSC.



Las empresas españolas, ante la pregunta de cuál prevén que será el mix de vehículos diésel en sus flotas, responden que se reducirá en un 32%, pasando de un 85% actual, a un 53% previsto para 2022. La respuesta se repite independientemente del tamaño de la empresa.

El estudio también recoge, que el 42% de las empresas seguirían reduciendo la presencia de vehículos diésel en sus flotas aún en caso de que los nuevos motores de este combustible garantizaran la misma emisión de partículas NOx que los de

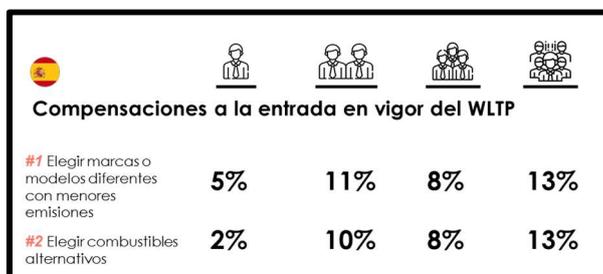
gasolina. En este caso, aprovecharían la oportunidad de incorporar vehículos con energías alternativas (híbridos o eléctricos) en sus flotas para reemplazar los vehículos diésel más antiguos.

b) Impacto de la introducción del protocolo WLTP

El 13% de las empresas consultadas confiesan haber sufrido ya el impacto, en sus políticas de flotas, de la introducción del nuevo protocolo WLTP para la medición de consumos y emisiones, un 33% si hablamos de grandes compañías. Este porcentaje crece hasta el 44% si les preguntamos por la previsión hasta 2021 o un 68% repitiendo el mismo ejercicio para las más grandes.

Para compensar este efecto, las medidas a implementar más tenidas en cuenta han sido sustituir marcas y modelos de vehículos por otros con menos emisiones y elegir combustibles alternativos. Estas acciones impactan a un 13% entre las empresas con 500 empleados o más.

El 84% del total de empresas sigue desorientada, sin tener medidas planificadas.



c) Optimismo: las flotas mantienen su previsión de compra, aunque las más grandes se muestran cautas.

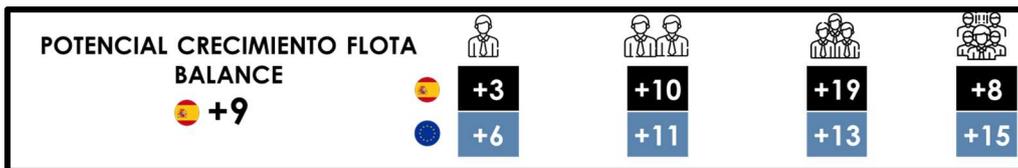
El estudio monitoriza el nivel de confianza empresarial a través del indicador de "potencial de crecimiento de la flota", que corresponde al resultado de las empresas que esperan un crecimiento en el tamaño de su flota, menos el de las compañías que esperan una disminución.

Para las empresas con **menos de 500 empleados**, los resultados son alentadores:

La proporción de optimistas que esperan un aumento en el tamaño de su flota es mayor que la de los pesimistas que esperan una disminución (+3 para las empresas con menos de 10 empleados, +10 para las empresas con 10 a 99 empleados y +19 para las empresas con 100 a 999 empleados). Estos resultados están en línea con los del año anterior.

Las empresas con **más de 500 empleados** se muestran más cautas sobre el futuro. La puntuación de potencial de crecimiento de la flota sigue siendo positivo: +8%.

Sin embargo, es claramente inferior a lo que respondieron en 2018; posicionándose ahora en niveles de 2012 o 2013.

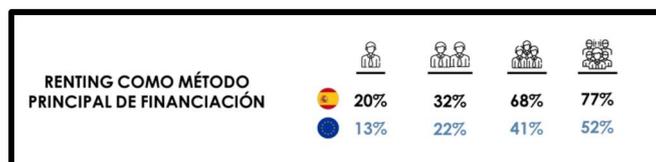


d) Financiación: el renting triunfa en España, lidera Europa y sigue creciendo.

España ocupa el primer o segundo lugar (según el tamaño de la empresa) en términos de la proporción de empresas que utilizan el renting como principal método de financiación para su flota de vehículos.

La penetración del renting es mayor en las empresas más grandes: Varía del 20% en las empresas con menos de 10 empleados al 72% en las empresas con 100 o más empleados.

Independientemente del tamaño de la empresa, la proporción del renting está creciendo en comparación con 2017 y se espera que su incremento continúe en los próximos años a medida que aumenta la intención de desarrollar este método de financiación.



e) Las empresas demandan más servicios de gestión de flotas.

En gestión de flotas, la empresa española expresa su interés en los servicios adicionales al propio vehículo: el 46% se mostraron interesadas en al menos un servicio adicional (65% empresas con más de 500 empleados).

El servicio que genera más interés es la "gestión de combustible", pero las empresas también expresaron interés en los siguientes servicios: Formación en conducción eficiente y segura, renting flexible, renting de vehículos de segunda mano, cuadros de mando digitales y telemática.



f) El 49% de la gran empresa dispuesta a adoptar al menos una alternativa de movilidad compartida.

En intenciones de 'sharing', la gran empresa lleva la iniciativa, mostrándose dispuesta a adoptar alguna de ellas en los próximos tres años representando un 49% de las respuestas.

Compartir vehículo en trayectos de larga distancia y esporádicos (ride sharing) es la principal alternativa (22%) que valoran las compañías españolas al vehículo de empresa en los próximos tres años, por delante del uso de vehículos por periodos de tiempo limitados (car sharing), opción estudiada por el 18% de las firmas, y que alcanza a un 30% de las grandes corporaciones.

El 15% optará por crear un presupuesto de movilidad. En todas las opciones los porcentajes se sitúan por debajo de los del resto de países de la Unión Europea.

Desarrollo potencial alternativas de movilidad		
<i>Implementadas + Consideradas en los próximos tres años</i>		
Al menos una alternativa	35%	49%
♦ Car sharing	13%	24%
♦ Ride sharing	20%	25%
♦ Presupuesto de movilidad	11%	21%
♦ Private Lease	10%	12%

g) La flota conectada comienza a ser una realidad en España

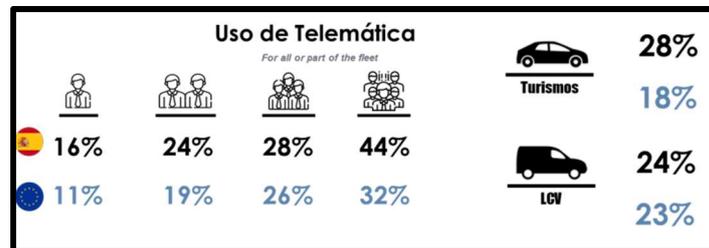
Actualmente, el 27% de las empresas españolas indican que han integrado herramientas telemáticas para conectar su flota, un aumento de 6 puntos comparado con los resultados de 2017. No obstante, España ocupa el segundo puesto del podio europeo en la adopción de este tipo de soluciones cuando hablamos de turismos.

Gran parte de este aumento, viene de las empresas más pequeñas que han apostado por soluciones de telemetría en un incremento espectacular con respecto al año anterior.

Esta tasa incluso aumenta a casi una de cada dos compañías (44%) con 1000 empleados o más. Independientemente del tamaño de la empresa, ha habido un aumento en el número de empresas que utilizan la telemática en comparación con 2017.

Conocer la ubicación exacta de los vehículos es la principal razón por la que las flotas españolas utilizan los dispositivos telemáticos (46%), seguido de la mejora de la seguridad para los conductores (42%), la optimización de los trayectos (28%), la mejora en el comportamiento de conductores (24%) y la reducción de costes (17%).

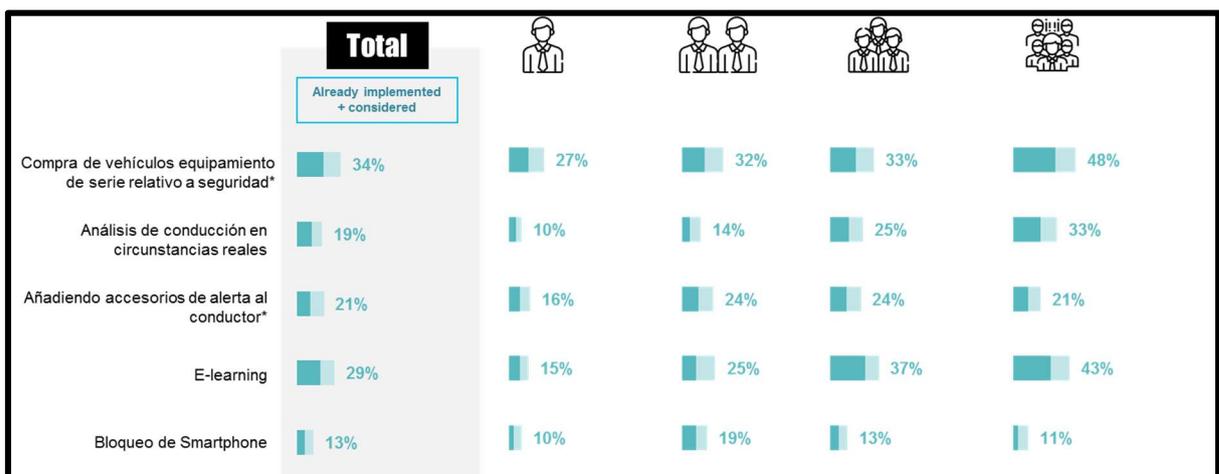
Estas premisas, y en un orden similar, son idénticas a las se aprecian en las compañías europeas.



h) La seguridad vial, una prioridad para las empresas españolas.

El 37% de las empresas españolas ya ha implementado acciones para mejorar la seguridad vial y, dentro de tres años dichas empresas, muestran intención de llegar al 50%, alcanzando el 67% para las empresas con más de 1000 empleados.

La acción principal sigue siendo "la compra de vehículos con dispositivos nativos relacionados con la seguridad vial", así como la formación online en las compañías más grandes (compañías con 1000 empleados o más).



Otras conclusiones

Además del barómetro, el Estudio de Tendencias de Movilidad Corporativa supone una visión completa del sector. Estas son sus principales conclusiones y tendencias.

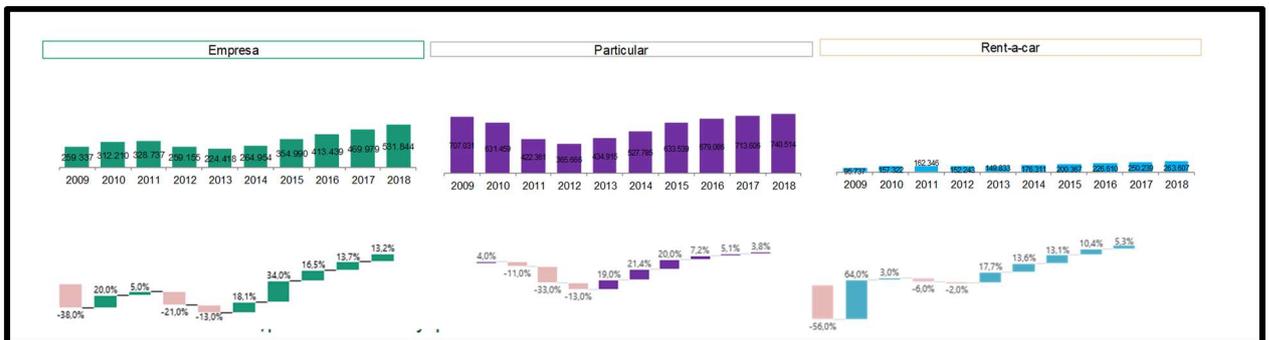
Matriculaciones: La empresa crece más que el particular.

El mercado del automóvil volvió a incrementar su cifra de ventas después de un ejercicio más positivo de lo que los grandes fabricantes preveían, pese a la debilidad de la demanda y la entrada en vigor de los nuevos test de emisiones WLTP.

Las matriculaciones de vehículos nuevos se situaron por encima del millón y medio de unidades (1.535.965) y aunque la previsión apunta a un ligero descenso de matriculaciones, éstas seguirán estando próximas a este número de unidades.

El canal particular ha crecido un 3.8% en comparación con el 2017 situándose en 740.514 unidades matriculadas, sin embargo el canal empresa es el que más notable crecimiento presenta con un 13.2% situándose en 531.844 unidades.

Sin embargo la previsión que se presenta en ambos canales es inversa, mientras que los particulares disminuyen hasta situarse en 649.939 unidades en 2021, el canal empresa presenta una previsión positiva en los próximos años, llegando a las 567.745 unidades matriculadas.

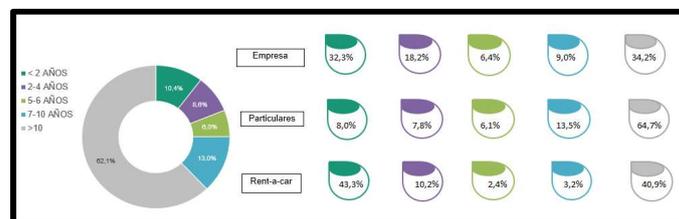


El parque español, cada vez más envejecido.

El parque español experimentó un crecimiento del 2.7% superando los 27 millones de unidades.

La antigüedad de los vehículos que circulan por las carreteras españolas volvió a crecer y los coches con más de una década de vida ya superan el 62% del total, mientras que otro 13% suma más de siete años.

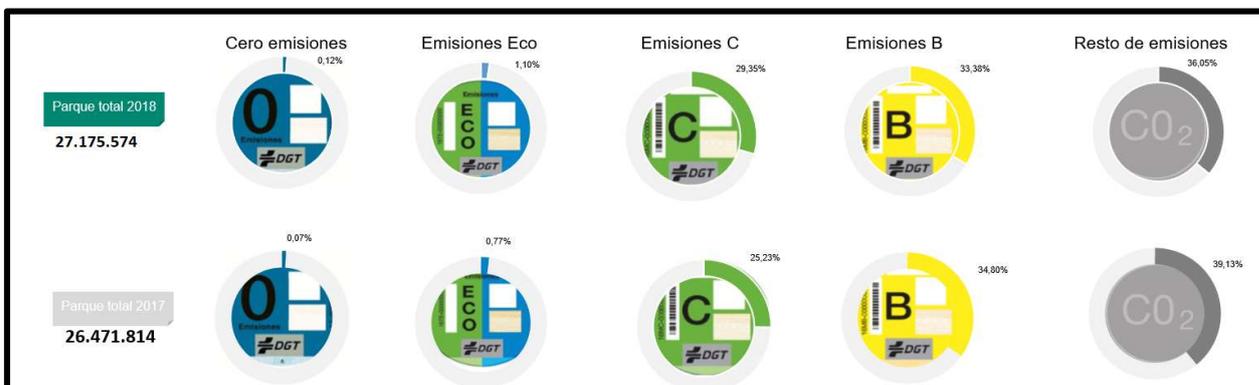
En lo que se refiere al renting, su parque está compuesto de las unidades más modernas, ya que el 53% tiene menos de dos años y más del 82% no supera los cuatro años de uso.



Las etiquetas ECO y CERO casi doblan su presencia en el parque español, pero siguen pesando poco.

Las restricciones para circular y/o aparcar por determinadas zonas de algunas de las principales ciudades españolas y la mayor concienciación medioambiental de la población mantienen la reducción de emisiones de dióxido de carbono (CO2) a la atmósfera, aunque la antigüedad del parque impide que progrese con mayor rapidez.

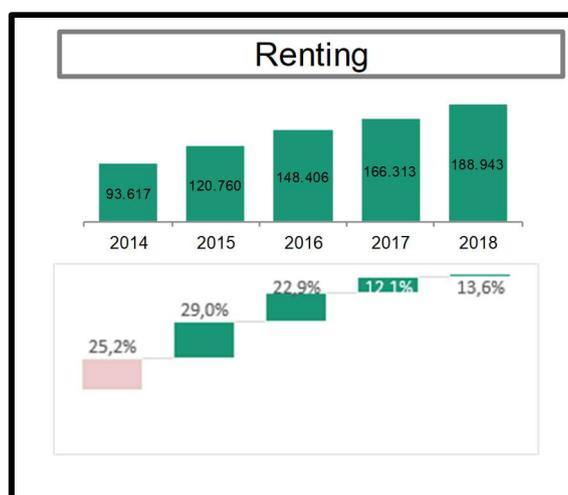
El 69,43% de los vehículos que circulan por las carreteras españolas se encuadra en las categorías que mayor número de emisiones emite, por lo que los que cuentan con el distintivo medioambiental C, CERO o ECO (los más ecológicos) no alcanzan un tercio del total, aunque han aumentado en el último ejercicio, estas dos últimas prácticamente duplicando su presencia.



El renting dobla sus matriculaciones con respecto a 2014.

Las matriculaciones de renting en 2018 rozaron las 190.000 matriculaciones, lo que supone un incremento de algo más del 100% con respecto a 2014, y de un 13.6% con respecto al ejercicio anterior.

El renting sigue creciendo, aunque moderando su ascenso, y las previsiones apuntan a mantener la misma tónica.



Vehículos usados: Rozando los 2 millones y medio de transferencias y crecimiento de ventas en vehículos de menos de 5 años.

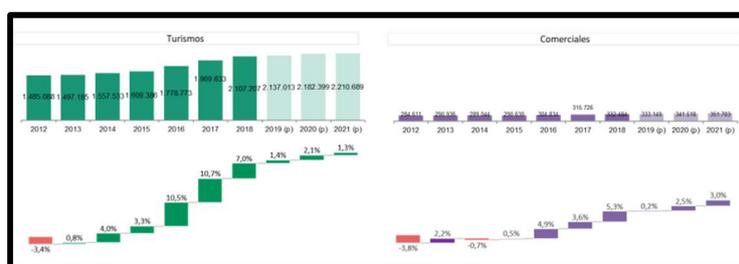
La tendencia creciente experimentada en los últimos años por el mercado de vehículos de ocasión se consolidó en 2018, al llegar a los 2.439.691 unidades totales, de las cuales, más de 2,1 millones fueron turismos, y se convirtió en la primera opción de

compra para los consumidores españoles, con especial incidencia en las transacciones de las unidades más modernas en detrimento de los vehículos más antiguos.

El segmento que más creció en transferencias fue el de los vehículos con menos de 5 años de vida, que alcanzaron el 28,3% del total, más de tres puntos porcentuales de ascenso, mientras que la banda intermedia, los que suman entre seis y 10 años, volvió a ceder cuota.

La ratio anual del VO vs VN (vehículo nuevo) en el segmento de turismos se mantuvo en 2018 en el mismo valor (1,6) que en los tres años anteriores. Las previsiones apuntan hacia una evaluación interanual positiva en este ratio a partir del presente ejercicio.

El análisis en función del tipo de combustible utilizado vuelve a situar a los turismos diésel con una importante ventaja en las preferencias frente a los de gasolina, pese a las restricciones anunciadas e implantadas por diferentes administraciones.

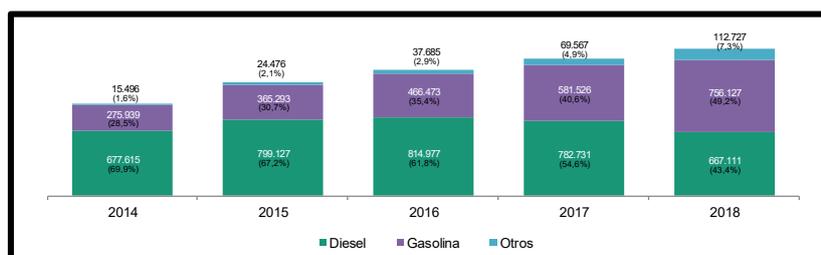


La caída del diésel se acelera en España

Las matriculaciones de vehículos diésel disminuyen 11 puntos porcentuales con respecto al año pasado, pasando de 782.731 unidades a 667.111, el efecto contrario impacta en los vehículos de gasolina ya que incrementan casi 9 puntos, pasando de 581.526 a 756.127.

La cuota de matriculaciones de vehículo nuevo se invierte en referencia al ejercicio anterior, ya que ganan los de gasolina con un 49.2% (56% en caso de turismos) y de un 43.4% los de diésel (36% contando solo los turismos).

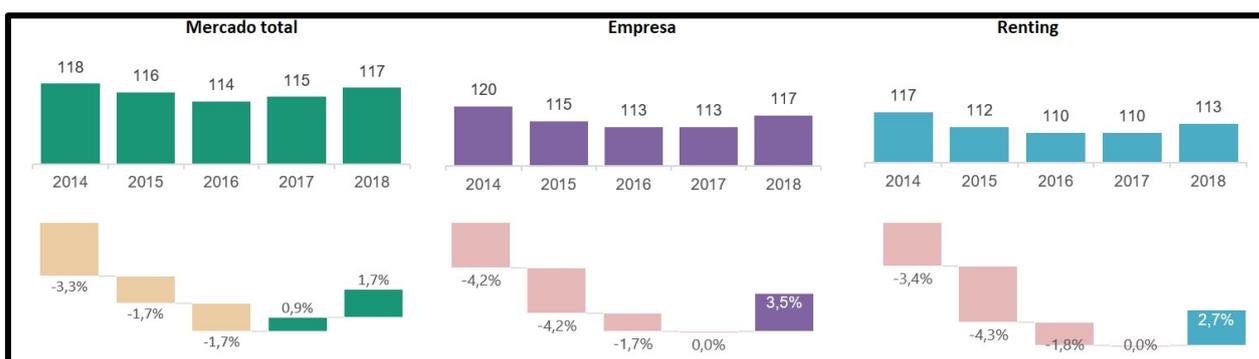
Actualmente el parque según tipo de combustible se reparte con un 64.7% de vehículos diésel y un 34% de vehículos gasolina, lo que quiere decir que los diésel han disminuido 1.2 puntos porcentuales con respecto al año anterior por lo que los gasolina han crecido casi un punto porcentual, pasa del 32.2% al 34%.



Crece las emisiones de CO2 a la atmósfera.

Como consecuencia de la caída de la matriculación de vehículos diésel, las emisiones de dióxido de carbono (CO2) a la atmósfera ha aumentado hasta situarse 117 gramos por kilómetro, casi un 2% más que en 2017, además entre los vehículos renting se aprecia una subida de 2.7%, situándose en 113 gramos por kilómetro, cuando en el ejercicio anterior estaba por debajo de los 110.

El canal empresa es el que mayor crecimiento presenta, un 3.5% situándose en 117 gramos por kilómetro.



Más información

Arval Mobility Observatory :

Manuel Orejas : Director Arval Mobility Observatory : +34 916 597 200

Arval :

Clara Albertí: clara.alberti@arval.es - +34 662 667 539

Sara Morán : sara.moran@arval.es - +34 911 112 421

Sobre Arval Mobility Observatory:

Arval Mobility Observatory es el nuevo nombre establecido para el Corporate Vehicle Observatory (CVO) de la compañía, reconocido como uno de los think tanks más autorizados del sector de flotas y movilidad. Su objetivo es proporcionar información detallada y precisa para compartir con todo tipo de audiencias, ayudarles a comprender mejor el nuevo paradigma de movilidad en el que evolucionamos y ayudarles a encontrar su camino en la jungla de las soluciones de movilidad, cada vez más disponibles. Cada año, Arval Mobility Observatory produce su barómetro, un examen exhaustivo de las tendencias en toda Europa.

www.mobility-observatory.arval.com

Sobre ARVAL:

Fundada en 1989 y perteneciente en su totalidad al Grupo BNP Paribas, Arval está especializada en movilidad y renting de vehículos de servicio completo. Arval ofrece a sus clientes, grandes empresas, pymes y autónomos, soluciones integrales para optimizar la movilidad de sus empleados y externalizar los riesgos asociados a la gestión de flotas. Recientemente, Arval ha ampliado sus servicios al segmento de renting a particulares. Siempre bajo los principios de asesoramiento experto y calidad de servicio Arval cuenta con una plantilla de alrededor de 7.000 empleados y está presente en 29 países, financiando más de 1.193.910 vehículos en todo el mundo (diciembre 2018). Arval es miembro fundador de la alianza Element-Arval Global, la mayor alianza estratégica en la industria de la gestión de flotas y el líder mundial superando la cifra de 3 millones de vehículos en 50 países. Dentro del grupo BNP Paribas, Arval pertenece a la actividad de Retail Banking.

En España, está presente desde el año 1996 y cuenta con más de 650 empleados. La cifra de vehículos financiados actualmente en España, es superior a 120.000 unidades lo que la convierte en el primer operador nacional. La compañía en España cuenta con las certificaciones ISO 14001 y 39001.

www.arval.es