

ARVAL RESPONDE A LAS PREGUNTAS DE EMPRESAS Y AUTÓNOMOS SOBRE LOS COCHES ELÉCTRICOS

Muchas empresas, autónomos y particulares se están planteando realizar una transición energética de su movilidad hacia un modelo más sostenible. Pero, como sucede con cualquier gran salto tecnológico, este paso puede suscitar dudas. En Arval estamos muy cerca de nuestros clientes y hemos recopilado las preguntas que más nos plantean sobre los coches eléctricos, que van desde su propia utilización y costes, a sus perspectivas de futuro, precio o seguridad.

Con la ayuda de nuestros equipos especializados y de consultores externos, damos respuesta a los grandes interrogantes que plantean los coches eléctricos, para arrojar un poco de luz en una temática cada vez más recurrente, porque la electrificación es un proceso imparable. Desde ARVAL recomendamos a los gestores de flotas que se preparen para un cambio acelerado hacia el renting de coches eléctricos. Para acompañarles en esta transición hemos desarrollado "SMaRT", un enfoque pionero e integral sobre objetivos de movilidad y responsabilidad sostenibles.

1. ¿Por qué contratar un renting de coche eléctrico?

Sustituir un gran número de vehículos de combustión por eléctricos supone un gran desembolso para empresas y autónomos. Y plantea interrogantes como, por ejemplo, el futuro valor venal de los coches eléctricos. En este escenario, el renting ofrece muchas ventajas: flexibilidad, englobar todos los servicios en una única cuota, minimizar el impacto económico y permitir un ahorro de tiempo y recursos al simplificar la gestión de los vehículos de una empresa.

Esta estrategia permite disfrutar sin ningún riesgo de las ventajas de la movilidad eléctrica. Los vehículos eléctricos mejoran el medio ambiente y la calidad del aire de las ciudades, y también ayudan a cumplir con los objetivos de responsabilidad social corporativa, reduciendo la huella de carbono de la empresa. Además, tienen un coste de uso muy inferior por consumo energético y mantenimiento. Y ofrecen ventajas de movilidad, como el acceso ilimitado a ciudades o el aparcamiento gratuito.

2. ¿Son adecuados los vehículos eléctricos para mi flota o para un único vehículo?

Los vehículos eléctricos ofrecen un gran potencial para una flota, pero hay que estudiar cuál es la mejor forma de llevar a cabo esa transición energética. Arval ofrece un asesoramiento experto acerca de por qué, cuándo y cómo los vehículos eléctricos son una buena opción para una



empresa o un autónomo. Los expertos de Arval llevan a cabo una auditoría SMaRT de la flota: analizan el uso de los vehículos en función de muchas variables, su tamaño y kilometraje; asesoran en consecuencia, e identifican cuándo y dónde puede ser adecuado un vehículo eléctrico o electrificado.

3. ¿Tienen una autonomía suficiente?

La autonomía de un coche eléctrico depende de la capacidad de su batería, que suele estar entre los 17,6 kWh de los modelos más económicos, como un Smart EQ; y los 100 kWh de los más caros y potentes, como un Tesla Model S. Esto se traduce en una autonomía que va de los 120 kilómetros del Smart a los 639 km en ciclo WLTP que homologa el Tesla Model S más potente. A grosso modo, cada kWh de batería equivale a 10 kilómetros de autonomía, aunque en la vida real esa cifra se puede reducir a la mitad. Existe una sencilla forma de calcular la autonomía aproximada. En un coche pequeño, multiplicando la capacidad de la batería por el factor 7,5, por ejemplo, en un Renault Zoe de 40 kWh, nos saldría una autonomía de 300 kilómetros. En un coche mediano, el factor es 7; y en uno grande, 5. De esta forma, un Hyundai Ioniq de 39 kWh tendría una autonomía aproximada de 273 km; y un Audi eTron de 71 kWh, de 355 kilómetros.

Hay que tener en cuenta que los datos que homologa un fabricante se realizan bajo unos protocolos de medición que, aunque intentan asemejarse cada vez más a un uso real del coche no lo consiguen por completo. Ese proceso de homologación ha cambiado recientemente, pasando del ciclo NEDC al WLTP, que representa de un modo más fiel las condiciones de conducción reales. Por este motivo, hay que prestar atención a que las cifras de consumo, emisiones y autonomía que vemos en un vehículo sean en ciclo WLTP, porque hay diferencias. Por ejemplo, un BMW iX3 declara una autonomía máxima de 460 kilómetros en ciclo WLTP y de 520 kilómetros bajo el anterior ciclo NEDC.

4. ¿Cuánta electricidad consumen?

El consumo de un coche eléctrico es muy sensible al tipo de conducción, el tipo de vía, las condiciones climáticas y el uso del sistema de climatización. Como en un automóvil convencional, el peso y la potencia del vehículo también influyen. La horquilla de consumo “normal” va de los 10 kWh/100 km con un coche y conducción muy eficientes en ciudad, a los 25 kWh/100 km de un coche más potente al que le pisemos más el acelerador en carretera. De todas formas, por su andar suave y silencioso; y por su autonomía, los coches eléctricos incitan a sus conductores a realizar una conducción más eficiente.

5. ¿Cuál es su coste de uso real?

Un coche eléctrico tiene un coste por kilómetro considerablemente inferior al de un modelo de combustión. Consume menos energía y la electricidad es mucho más barata que combustibles como el diésel o la gasolina. El coste de energía de un coche eléctrico medio -como un Peugeot e-208- para un recorrido de 100 km oscila entre 0,50 y 2 euros (dependiendo de la tarifa eléctrica), frente a los 5 euros/100 km de su versión diésel equivalente.

El mantenimiento de un vehículo eléctrico también es entre un 30 y 40% más económico, dependiendo del modelo y segmento. Los vehículos eléctricos requieren un mantenimiento significativamente inferior y un índice inferior de averías que los vehículos de combustión interna. Cuentan con menos piezas móviles sometidas a desgaste y líquidos que se deben cambiar; y gastan menos neumáticos y pastillas de freno. Por otro lado, las baterías, los motores eléctricos y la electrónica asociada, requieren poco o ningún mantenimiento periódico. Con todo lo dicho,



el TCO de los vehículos eléctricos ya ha alcanzado la paridad con el de su equivalente de combustión en algunos países, para una serie de segmentos de vehículos, y esta tendencia tenderá a acelerarse. La reducción del precio y el incremento de los valores residuales favorecen la paridad del TCO entre los vehículos diésel o gasolina y los eléctricos.

6. ¿Va a seguir creciendo la oferta y demanda de modelos?

Sí, y mucho. La industria del automóvil ha realizado enormes inversiones para electrificar todas sus gamas de modelos. La oferta de modelos electrificados en 2021 sumará más de 220 modelos, lo que supone casi cuadruplicar los que estaban disponibles en 2018. Y se prevé que este número crecerá hasta más de 325 modelos en 2025.

La demanda también crece al mismo ritmo. Los híbridos ligeros, híbridos, híbridos enchufables y eléctricos ya han llegado a todos los segmentos, desde los más populares a los más lujosos. El parque mundial de estos vehículos es de 8,5 millones de unidades. Y sus ventas van a seguir creciendo año tras año. En 2026 van a suponer el 50% del mercado europeo de coches nuevos; y en 2030 coparán el 70% del mercado. A nivel mundial, ese año habrá un parque estimado de coches electrificados de 116 millones de unidades *.

7. ¿Van a abaratarse los coches eléctricos?

El precio de un coche eléctrico depende, en gran medida, de las baterías. La diferencia de precio de los de combustión se irá reduciendo año tras año por la reducción del precio de las baterías, cuyo peso en el precio total del automóvil irá disminuyendo.

Se considera que la paridad de precios entre los vehículos diésel o gasolina y los eléctricos se logrará cuando el precio de las baterías alcance los 125 \$/kWh, aunque este hecho depende en gran medida del segmento de vehículo y del tamaño de la batería que se le incorpora. Y a la inversa, se trata de un momento relativamente temprano en el desarrollo de las baterías en términos de la curva de maduración tecnológica, en la medida en que los volúmenes de producción y la inversión I+D aumentan rápidamente. Como consecuencia, los economistas consideran que los costes de las baterías se reducirán en más del 50% en 2025. Los precios de las baterías van a evolucionar de los 1.100 \$/kWh en 2010 a los 87 \$/kWh estimados en 2025 y 62 \$/kWh en 2030. Por otra parte, las regulaciones cada vez más restrictivas en materia de emisiones harán que los coches de combustión sean progresivamente más caros.

Y a todo lo dicho hay que añadir las ayudas públicas, como los planes Moves lanzados en España. No obstante, a medida que el mercado de vehículos eléctricos mejore en los próximos años y sea más maduro, tanto los incentivos fiscales, como las subvenciones se irán reduciendo y eliminando.

8. ¿Hay que aprender a conducir de nuevo?

No hay grandes diferencias con un coche convencional en los aspectos básicos de la conducción, más allá de que los coches eléctricos son automáticos (no tienen cambio de marchas) y retienen más al soltar el acelerador por el sistema de recuperación de energía. De hecho, en muchos modelos se puede regular esta retención, que en su posición más potente hace que apenas tengamos que pisar el pedal del freno. Un eléctrico sorprende la primera vez que se prueba por la ausencia de ruido y vibraciones, y por el empuje instantáneo en cuanto rozamos el pedal del acelerador. Si queremos disfrutar de mucho empuje y grandes prestaciones puras, el coche



eléctrico nos va a sorprender, pero para alargar la autonomía hay que ser cautos con el acelerador y seleccionar el modo de conducción ECO.

9. ¿Son igual de seguros?

Los coches eléctricos están pasando las mismas pruebas de choque que los modelos convencionales y obtienen puntuaciones similares. Desde el punto de vista de la seguridad activa, aunque son un poco más pesados, disponen de un reparto de pesos más equilibrado y de un centro de gravedad más bajo, lo que mejora su estabilidad. En cuanto al riesgo de descargas eléctricas, todo el sistema de alta tensión de un coche eléctrico cuenta con blindajes y protecciones de elevada seguridad. Y se pueden recargar bajo la lluvia, porque los conectores y cables también están muy protegidos. Por último, un coche eléctrico no tiene un riesgo de incendio superior al de uno de combustión.

10. ¿Cómo se recargan?

Es uno de los aspectos que más preocupaciones genera: cuándo cargar los vehículos, dónde, cuánto dura el proceso... Lo ideal es contar con una infraestructura de carga, en la empresa o en las viviendas de los empleados, con cargadores que permitan cargar por completo un vehículo en un tiempo razonable (un Peugeot e-208 recarga el 100% de su batería en 7:30 horas con un cargador de 22 kW, y en 1:30 horas en un cargador de 50 kW). Arval realiza una propuesta acorde a las necesidades de cada cliente, que va incluida en el contrato de renting; y también asegura el acceso a puntos de carga públicos.

* Datos Del Center of Automotive Management (CAM).

Sobre ARVAL:

Arval está especializada en renting de vehículos de servicio completo y en nuevas soluciones de movilidad, y cuenta con 1,4 millones de vehículos financiados en todo el mundo a diciembre 2020. Cada día, más de 7.200 empleados de Arval en 30 países, proporcionan soluciones de movilidad flexibles, fáciles y sostenibles a todos sus clientes, empresas (internacionales, grandes, medianas y pequeñas), clientes retail y particulares. Arval es miembro fundador de Element-Arval Global Alliance, líder mundial en la industria de la gestión de flotas, con más de 3 millones de vehículos en 50 países. Arval se fundó en 1989 y es propiedad de BNP Paribas en su totalidad. Dentro del Grupo, Arval pertenece al ámbito de la actividad de Retail Banking & Services.

En España, está presente desde el año 1996 y cuenta con más de 750 empleados. La cifra de vehículos financiados actualmente en España, es superior a 150.000 unidades lo que la convierte en el primer operador nacional. La compañía en España cuenta con las certificaciones ISO14001 y 39001. www.arval.es



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

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

Sobre BNP Paribas:

BNP Paribas es un banco líder en Europa de dimensión internacional. Está presente en 71 países con más de 199.000 profesionales, de los cuales 151.000 se encuentran en Europa. El Grupo mantiene posiciones clave en sus tres grandes áreas de actividad: Domestic Markets e International Financial Services (cuya red de banca minorista y servicios financieros forma parte de Retail Banking & Services), así como Corporate & Institutional Banking, que ofrece servicios a clientes corporativos e institucionales. El Grupo acompaña a sus clientes (particulares, empresarios, PYMEs, grandes empresas e instituciones) para ayudarles a realizar sus proyectos prestándoles servicios de financiación, inversión, ahorro y aseguramiento. En Europa, el Grupo tiene cuatro mercados domésticos (Bélgica, Francia, Italia y Luxemburgo) y BNP Paribas Personal Finance es número uno en crédito al consumo. BNP Paribas desarrolla su modelo integrado de banca minorista en los países de la cuenca mediterránea, Turquía, Europa del Este y dispone de una importante red en la costa oeste de EE.UU. Tanto en sus actividades de Corporate & Institutional Banking como International Financial Services, BNP Paribas ocupa posiciones de liderazgo en Europa, tiene una gran presencia en América y una red sólida y con fuerte crecimiento en la región de Asia-Pacífico. www.bnpparibas.es



ARVAL
BNP PARIBAS GROUP

For the many
journeys in life