



Arval Consulting

VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE BATERÍA (BEV) PARA FLOTAS: DISIPANDO LOS MITOS ALREDEDOR DE LOS BEV

Marzo 2025



For the many journeys in life

INTRODUCCIÓN

P.03

MITO 1: "LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS SON DEMASIADO CAROS"

P.04

- Menor coste total de propiedad (TCO): un beneficio fundamental
- Identifique el modelo que se ajuste a su presupuesto
- Costes de mantenimiento
- Eficiencia de costes a largo plazo
- Incentivos gubernamentales

MITO 2: "LOS BEV NO OFRECEN SUFICIENTE AUTONOMÍA"

P.06

- La autonomía de los vehículos eléctricos de batería (BEV) está en constante mejora
- La telemática ayuda a reducir las preocupaciones sobre la autonomía
- Creación de perfiles de conductores y análisis de casos de uso: selección del modelo adecuado

MITO 3: "LA RECARGA ES DEMASIADO COMPLEJA"

P.07

- La infraestructura de carga está en desarrollo
- La carga rápida significa menos tiempo de inactividad del vehículo
- Métodos de pago simplificados en estaciones de recarga públicas
- Inversión en infraestructura de recarga en casa y en el trabajo

MITO 4: "LAS BATERÍAS DE LOS BEV SE DEGRADAN DEMASIADO RÁPIDO"

P.09

- Garantía de las baterías
- Tasa de degradación

MITO 5: "LOS BEV SON PERJUDICIALES PARA EL MEDIO AMBIENTE"

P.10

- Emisiones de CO₂ a lo largo del ciclo de vida de los BEV vs. vehículos de motor de combustión interna
- Compensación de las emisiones de carbono en la fabricación de baterías
- Consideraciones sobre el reciclaje de baterías

MITO 6: "LA ELECTRIFICACIÓN DE LAS FLOTAS COMERCIALES ES IMPOSIBLE"

P.11

- Rutas y patrones de uso
- Vehículos eléctricos y objetivos de sostenibilidad
- La planificación estratégica es esencial

CONCLUSIÓN: CON UNA ESTRATEGIA APROPIADA, LAS FLOTAS PUEDEN OPTIMIZAR AL MÁXIMO LAS VENTAJAS DE LOS BEV

P.12



INTRODUCCIÓN

A pesar de la desaceleración del año anterior, la adopción de vehículos eléctricos en Europa se mantiene robusta: en 2024, la cuota de mercado de los vehículos eléctricos de batería (BEV) alcanzó un 12.6% del total de todas las nuevas matriculaciones, con más de 712.500 BEV registrados en los primeros seis meses del año (un aumento del 1,3% en comparación con 2023).

Con una oferta de modelos en constante expansión, mayor autonomía, y estaciones de carga más rápidas y accesibles, los gestores de flotas cuentan con más oportunidades que nunca para descarbonizar sus flotas.

Sin embargo, varios mitos comunes aún persisten, especialmente en relación con los costes, la autonomía, la carga y el impacto ambiental de los vehículos eléctricos.

En este informe, nuestro objetivo es disipar esos mitos y proporcionarle la información necesaria para abordar las inquietudes más frecuentes. De este modo, podrá iniciar (o continuar) su transición hacia flotas eléctricas con confianza, disminuyendo su huella ambiental al ritmo que mejor se adapte a su negocio.

MITO 1: "LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS SON DEMASIADO CAROS"

Dato: El coste total de propiedad (TCO) de los BEV es un 10% inferior al de los vehículos híbridos / motor de combustión interna (ICE)

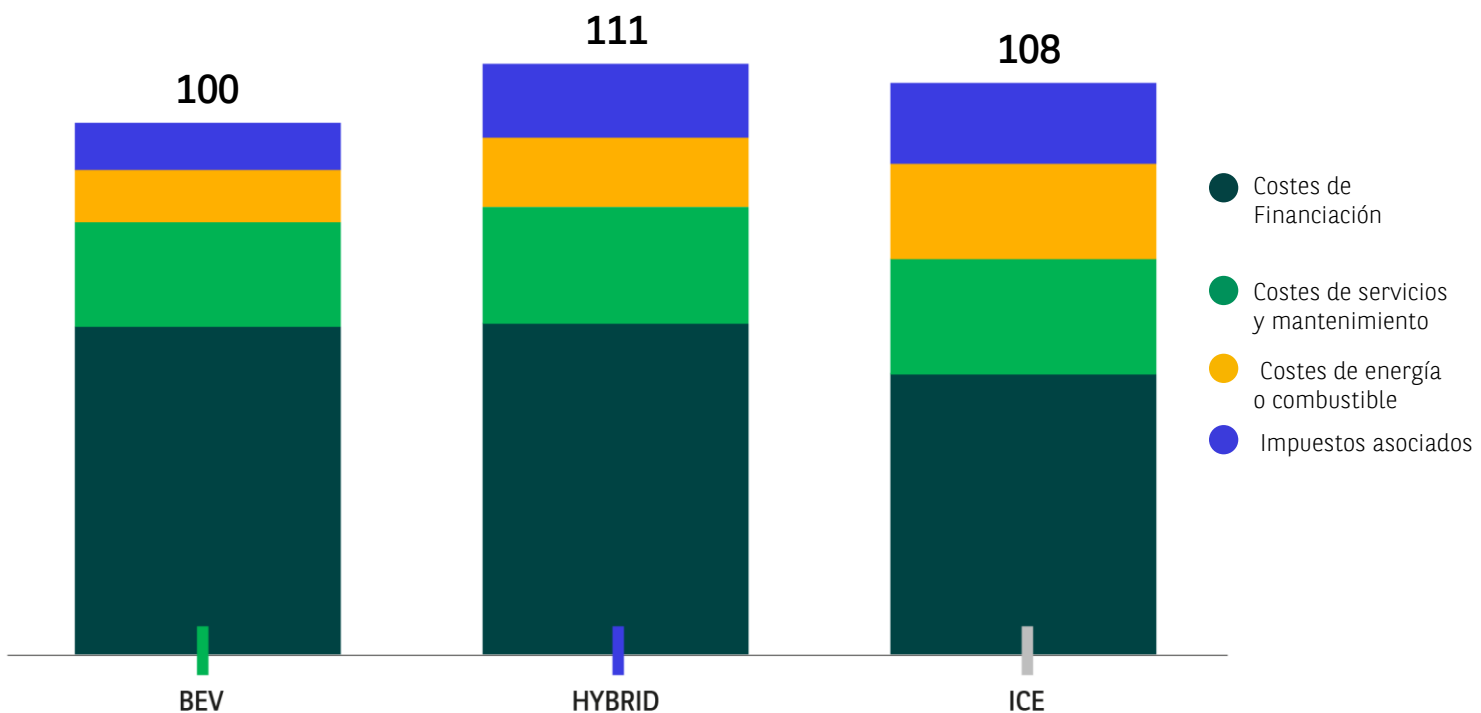
La idea de que los BEV son prohibitivamente caros ignora en gran medida su coste total de la propiedad (TCO).

Los BEV a menudo tienen valores de inversión inicialmente más altos, aunque esta brecha entre los BEV y los vehículos con motor de combustión interna está disminuyendo, con el tiempo ofrecen ahorros significativos debido a menores costes de energía, mantenimiento y gastos operativos.

Menor coste total de propiedad (TCO): un beneficio fundamental

El TCO de los BEV es aproximadamente un 10% inferior al de los vehículos híbridos y de motor de combustión interna, lo que puede atribuirse principalmente al ahorro de costes energéticos y a la reducción de los costes de mantenimiento:

TABLA DE COMPARACIÓN DE TCO SEGÚN TIPO DE MOTORES



El coste total de propiedad (TCO) para los BEV, vehículos híbridos (PHEV, HEV Y E-REV) y vehículos con motor de combustión interna indexado a 100 para BEV. Los contratos con promedio de una duración de 45 meses y un kilometraje anual de 29.000 km. Fuente: Arval

En el gráfico se pueden observar los detalles de los costes totales de cada vehículo divididos por categoría, siendo los gastos de energía de los BEV un 42% más bajos que los de los automóviles con motor de combustión interna y un 21% más bajos que los vehículos híbridos.

Este cálculo del coste total de propiedad se basa en una combinación mixta de carga en el domicilio, en la oficina, así como en la red de carga pública. Con la carga doméstica, que suele ofrecer opciones de precios más atractivas, los costes podrían llegar a ser más bajos.

El coste de la batería representa entre el 20 % y el 30 % del coste total del vehículo. Se prevé que los precios de las baterías sigan bajando debido al aumento de las capacidades de producción industrial y a la innovación en la tecnología de las baterías. Por lo tanto, el TCO de los BEV seguirá mejorando a lo largo de los años.

Identifique el modelo que se ajuste a su presupuesto

Hay que tener en cuenta que, dentro de la oferta actual de BEV, existen variaciones significativas en el TCO. En la siguiente tabla, se puede observar la variación en el rendimiento del TCO de 6 Fabricantes de Equipos Originales (OEM) diferentes para los segmentos de automóviles más vendidos. Elegir el OEM y el modelo de vehículo correctos garantiza que podrá optimizar tanto los costes como el rendimiento operativo, especialmente en escenarios que tienen un kilometraje alto.

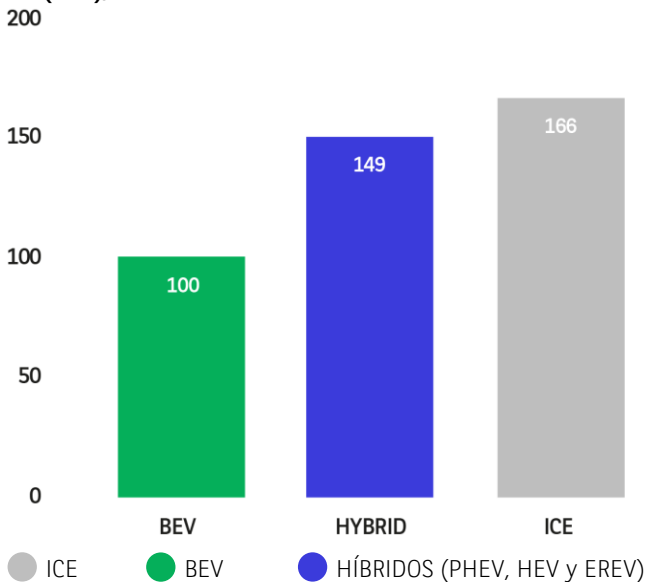
SEGMENTO FABRICANTES	FABRICANTE 1	FABRICANTE 2	FABRICANTE 3	FABRICANTE 4	FABRICANTE 5	FABRICANTE 6
COCHES MEDIANOS SEGMENTO C	€ 856	€ 963	€ 1,079	€ 1,108	€ 1,142	€ 1,246
COCHES GRANDES SEGMENTO D	€ 1,178	€ 1,156	€ 1,213	€ 1,330	€ 1,300	€ 1,418

Los datos anteriores se basan en contratos con una duración media de 45 meses y un kilometraje anual de 29.0000 km
Fuente: Arval

Costes de mantenimiento

Los BEV contienen menores componentes, por lo que requieren menos mantenimiento que los vehículos con motor de combustión interna o híbridos. Nuestros datos muestran que los vehículos con motor de combustión interna tienen un 66% más de **costes de servicio, mantenimiento y reparación** en comparación con los BEV, mientras que los costes de los vehículos híbridos son un 49% superiores.

GASTOS DE MANTENIMIENTO PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS (BEV), HÍBRIDOS Y DE MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA



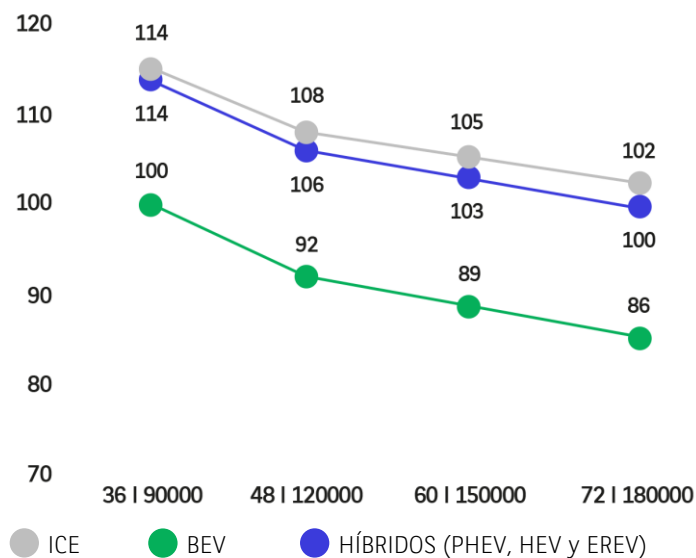
Fuente: Arval

Además, cabe destacar que los costes de servicio y mantenimiento para los BEV se mantienen estables, mientras que aumentan exponencialmente con el tiempo en el caso de los ICE. La brecha resultante aumenta a lo largo de períodos más largos, lo que mejora la competitividad de los BEV en comparación con sus homólogos de combustión interna. En consecuencia, los menores costes de mantenimiento son un factor atractivo para los BEV en el mercado de segunda mano.

Eficiencia de costes a largo plazo

Un menor coste de mantenimiento hace que el coste total de propiedad de los BEV sea cada vez más favorable frente a los vehículos de combustión. Combinado con un buen rendimiento de las baterías a lo largo del tiempo (4º mito), la prolongación de la duración del contrato de BEV presenta muchas ventajas. En consecuencia, los coches eléctricos usados presentan unos costes operativos atractivos en comparación con el equivalente de combustión

GASTOS A LO LARGO DE LA VIDA ÚTIL DE UN AUTOMÓVIL EN RELACIÓN A SU DURACIÓN Y KILOMETRAJE



Fuente: Arval

Incentivos gubernamentales

Muchos gobiernos de la Unión Europea (UE) ofrecen ayudas para intentar mitigar los costes iniciales de los vehículos eléctricos, aunque algunas ayudas se han retirado. Sin embargo, más allá de las ayudas, la verdadera palanca para la electrificación es cambiar la mentalidad de las partes interesadas: los beneficios reales a largo plazo provienen de la reducción de los costes de funcionamiento y una menor huella ambiental.

MITO 2: "LOS BEV NO OFRECEN SUFICIENTE AUTONOMÍA"

Dato: Los nuevos modelos de vehículos eléctricos ofrecen autonomías de hasta 960 kilómetros con una sola carga

Históricamente, la preocupación por la autonomía ha sido uno de los principales factores limitantes para las flotas. Muchos gestores de flotas temen que los BEV simplemente no satisfagan sus demandas operativas diarias. Sin embargo, gracias a las mejoras en la tecnología de las baterías, el desarrollo de la infraestructura de recarga y la optimización que ha sido posible gracias al uso de la telemática, las limitaciones de autonomía actuales son, en gran medida, fáciles de superar.

La autonomía de los vehículos eléctricos de batería (BEV) está en constante mejora

Muchos BEV ofrecen autonomías de hasta 400 a 500 kilómetros con una sola carga, o, en algunos casos, hasta 960 kilómetros en una conducción de ciclo urbano y clima templado. Esto cubre la gran mayoría de la operativa de las flotas, lo que permite que la mayoría de los BEV completen las tareas diarias sin recargas adicionales durante el día.

La telemática ayuda a reducir las preocupaciones sobre la autonomía

Los sistemas telemáticos, que tienen muchos BEV, ofrecen datos en tiempo real sobre el estado de la batería, la autonomía y los patrones de conducción, y le permiten controlar el consumo de energía en función de la carga útil, los hábitos de conducción y las condiciones meteorológicas. Esto significa que puede planificar con precisión el uso del vehículo en función de las necesidades y aumentar la eficiencia operativa en todos los ámbitos.

Las aplicaciones de planificación de rutas de los BEV permiten a los conductores trazar la ruta más eficiente teniendo en cuenta las paradas de carga y, si se utiliza la aplicación de Arval, ver la disponibilidad y el estado del cargador en tiempo real.

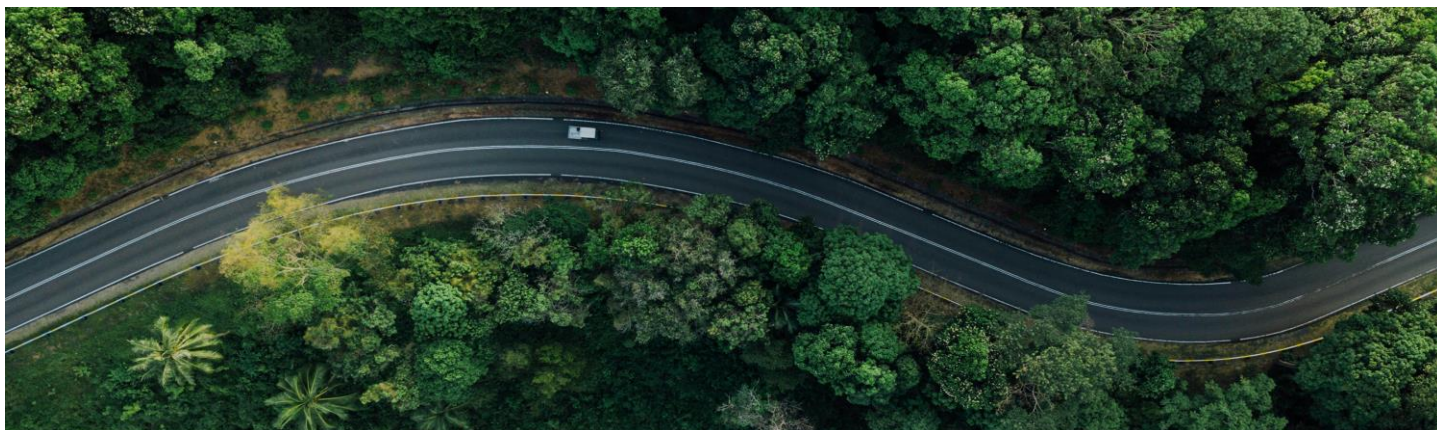
Creación de perfiles de conductores y análisis de casos de uso: selección del modelo adecuado

La creación de perfiles de conductores se hace a través de la comprensión de las necesidades y patrones específicos de cada usuario, esto puede ayudar a seleccionar el vehículo óptimo con una autonomía adecuada para cada empleado y garantizar que la preocupación por la autonomía no sea un problema.

Para ello es necesario tener en cuenta:

- Patrones de uso comunes y también menos frecuentes
- Distancia diaria habitual y máxima
- Tipo de rutas: urbanas, autopista o mixtas
- Requisitos de carga útil
- Disponibilidad de estaciones de carga en su zona
- Clima y temperaturas medias

Por ejemplo, un vehículo utilizado principalmente para viajes cortos por ciudad sin carga útil tendría necesidades de autonomía diferentes a las de uno utilizado para entregas de larga distancia en condiciones invernales.



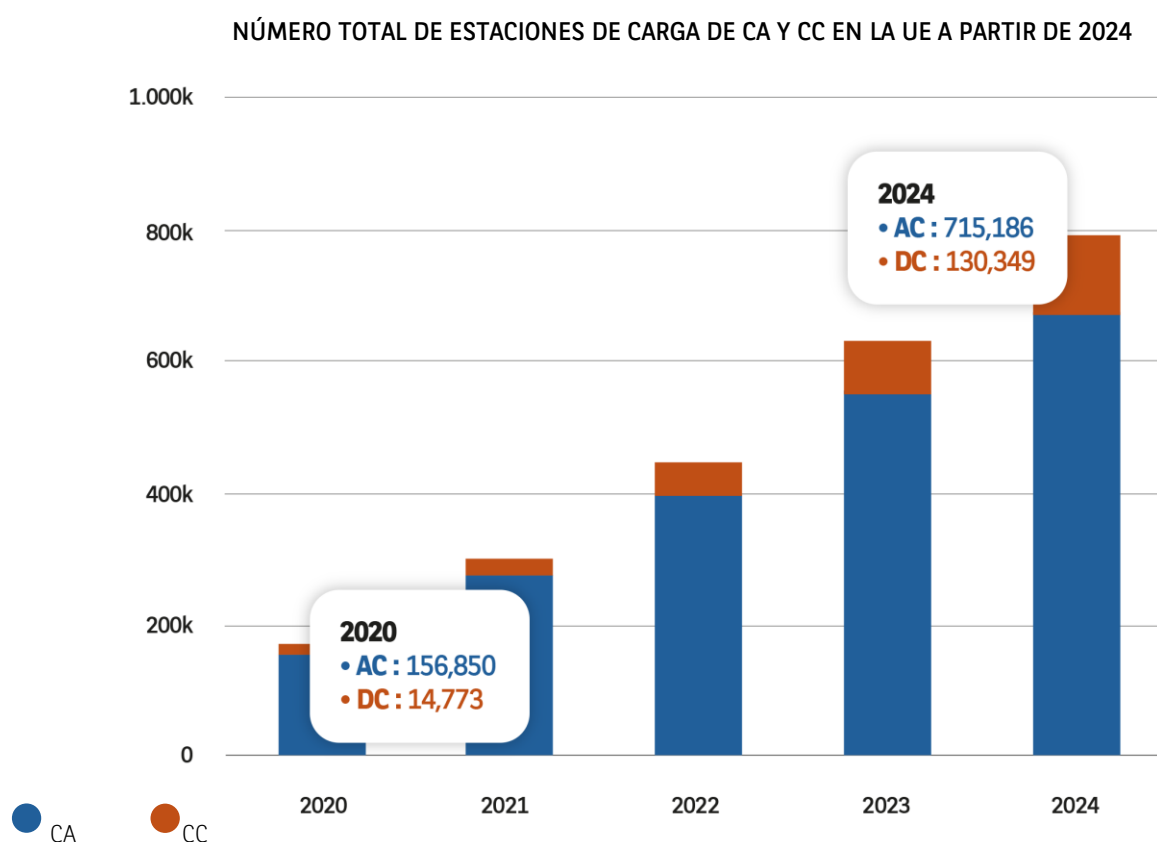
MITO 3: "LA RECARGA ES DEMASIADO COMPLEJA"

Dato: El número de estaciones de carga en la UE aumentó significativamente, pasando de 172.000 en 2020 a 821.000 en 2024

Otro concepto erróneo bastante común es que cargar los vehículos eléctricos es demasiado complicado o poco fiable. Sin embargo, el desarrollo de redes de carga pública, las mejoras en la tecnología de carga rápida y las inversiones estratégicas en estaciones de recarga en el lugar de trabajo y en el hogar aseguran que este ya no sea el caso.

La infraestructura de carga está en desarrollo

La red de carga en la UE se está expandiendo rápidamente, con más de 715.186 estaciones de carga de CA (corriente alterna) y más de 130.349 estaciones de carga (rápida) de CC (corriente continua) disponibles en todo el bloque a partir de 2024:



Número total de estaciones de recarga de CA (Corriente alterna de 3 a 22 kW) y (Corriente continua de 22 a 350 kW) en la UE a partir de 2024.

Fuente: Observatorio Europeo de los Combustibles Alternativos

Las principales carreteras, centros comerciales, aparcamientos y zonas urbanas están equipadas con una densa red de puntos de recarga, lo que hace que las estaciones sean fáciles de encontrar, para satisfacción del 83% de los conductores de vehículos eléctricos en Francia, en todos los tipos de puntos de recarga públicos. Esto simplifica aún más los viajes de negocios, incluso aquellos de largas distancias.

En la UE, encontrar un punto de recarga cómodo es cada vez más fácil, con una mejora significativa en la proporción de número de vehículos eléctricos por estación de carga (2,6 en 2022 a 1,8 en 2023). Por ejemplo, una persona que conduzca de Colonia a Múnich o de Ámsterdam a París no tendría ningún problema para cargar: Alemania, los Países Bajos y Francia son los 3 países con más estaciones de carga en Europa.

En paralelo, algunos gobiernos de la UE están ofreciendo incentivos y exenciones fiscales para las inversiones en infraestructuras de carga (véase la [guía de beneficios e incentivos fiscales de la ACEA para obtener más información](#)).

La carga rápida significa menos tiempo de inactividad del vehículo

La tecnología de carga rápida está mejorando constantemente, permitiendo actualmente que la batería de un vehículo se cargue desde el 0% al 80% en tan sólo entre 20 minutos y una hora, mientras que la carga ultrarrápida puede reducir aún más este tiempo a menos de 20 minutos.

TIEMPOS DE CARGA DE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Tipo de vehículo eléctrico	BEV Pequeño	BEV Mediano	BEV Grande
Tamaño medio de la batería (derecha)			
Potencia de carga (abajo)	40 kWh	65 kWh	90 kWh
CA 2.3 kW	11h36m	18h50m	26h05m
CA 7.4 kW	3h36m	5h51m	8h06m
CA 11 kW	11h36m	3h56m	5h27m
CA 22 kW	2h25m	1h45m	2h27m
CC 50 kW	1h08m	52min	1h12m
CC 100 kW	32min	26min	36min
CC 150 kW	16min	17min	24min
CC 240 kW		11min	15min
CC 300 kW		8min	11min

Fuente: Tiempo aproximado necesario para cargar la batería de un vehículo eléctrico del 20% al 80% para diferentes cargadores y tipos de automóviles – BEVBox

Esto es de gran valor para las flotas que tienen vehículos en uso continuo. Los BEV ahora pueden regresar a su operatividad y ruta rápidamente, a menudo en el tiempo que se requiere para una pausa o un descanso para comer.

Métodos de pago simplificados en estaciones de recarga públicas

Una preocupación común es la complejidad de usar diferentes redes de carga pública.

Sin embargo, el [Reglamento de la Unión Europea 2023/1804](#) establece que los conductores deben poder cargar sus vehículos eléctricos en cualquier punto de carga rápida de acceso público (superior a 50 kW) simplemente utilizando una tarjeta de crédito o débito, sin necesidad de un contrato con el operador del punto de recarga (CPO). Esto hace que el proceso de carga sea tan sencillo como pagar por combustible en una estación de servicio convencional.

Adicionalmente, esta normativa de la UE requiere que las tarifas sean **transparente y justas**, proporcionando así claridad y confianza tanto a los conductores como a los operadores de flotas. Para minimizar aún más los costos, los gestores de flotas pueden optar por tarjetas de energía, que suelen ofrecer tarifas más ventajosas.

Inversión en infraestructura de recarga en casa y en el trabajo

Afortunadamente, no es necesario depender únicamente de las estaciones de recarga públicas. La instalación de puntos de recarga en los domicilios de los empleados o en las oficinas se está convirtiendo en una decisión estratégica para muchas empresas y puede garantizar que los vehículos estén siempre listos para su uso.

De acuerdo con nuestras investigaciones, [el 19% de las organizaciones encuestadas en la UE cuentan con cargadores en sus instalaciones](#), y otro 32% tiene planes de instalar puntos de carga en el plazo de un año. Además, un 22% de las empresas subsidian la colocación de cargadores en los hogares. También puede implementar programas de reembolso para ayudar a los empleados a cubrir el costo de cargar sus vehículos en casa.



MITO 4: "LAS BATERIAS DE LOS BEV SE DEGRADAN DEMASIADO RÁPIDO"

Hecho: En promedio, los vehículos eléctricos (BEV) que Arval ha puesto en el mercado de segunda mano aún conservan el 93% de la capacidad de su batería original.

Las baterías de los vehículos eléctricos están diseñadas para tener una larga vida útil, lo que significa que es poco probable que deba preocuparse por el deterioro del rendimiento o la necesidad de reemplazos.

Garantía de las baterías

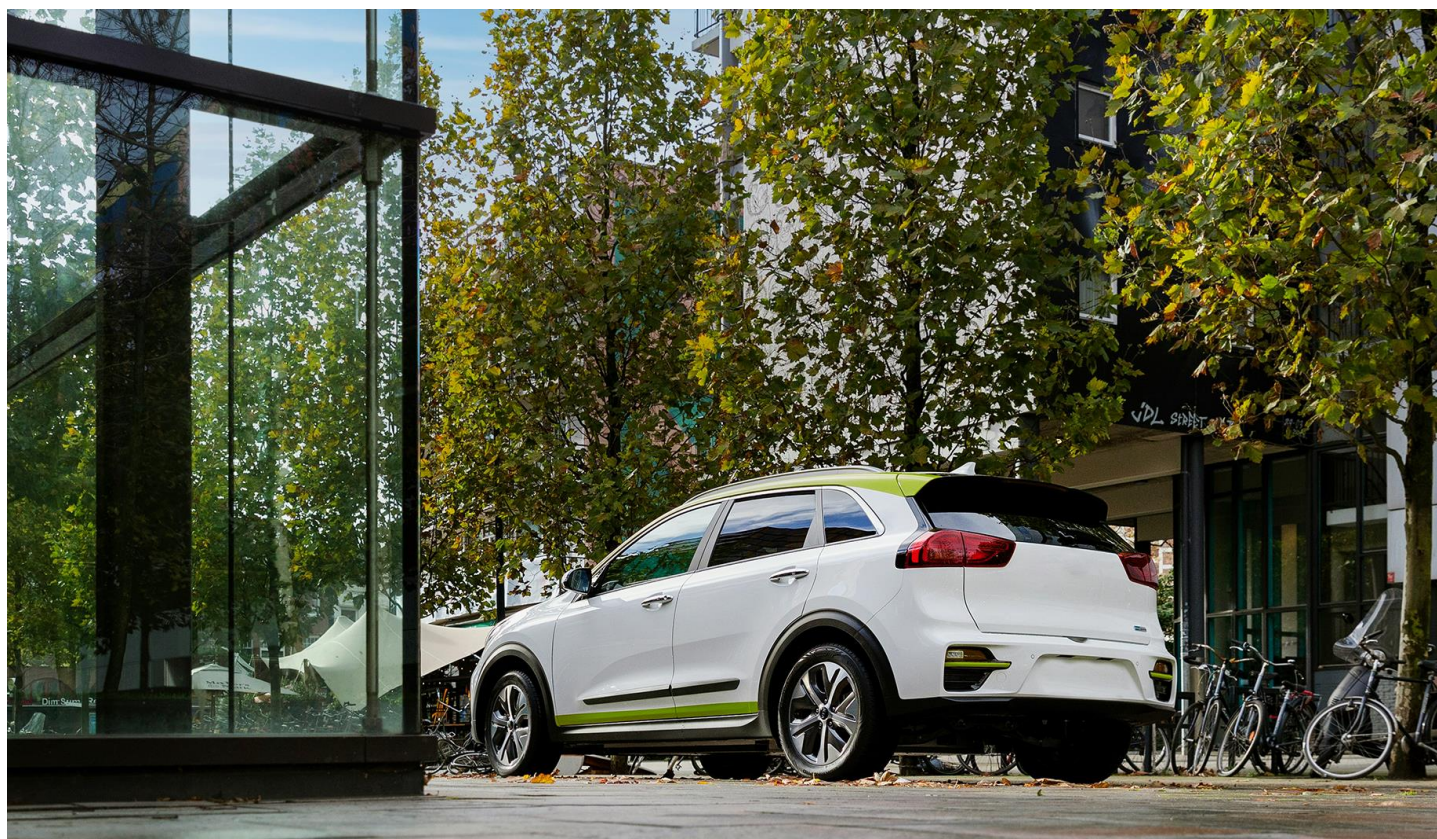
Según los datos de nuestra base de datos, algunas garantías para baterías se extienden hasta 10 años o 200,000 km, lo que refleja la confianza de los fabricantes en su durabilidad. Esto asegura que los vehículos continúen siendo funcionales a lo largo de su vida útil.

Tasa de degradación

Nuestro análisis muestra que las baterías modernas de los vehículos eléctricos presentan una degradación promedio del 1.7% anual, lo que significa que, tras 7 años, aún tendrán más del 85% de su estado de salud. A los 200,000 km, el estado de salud medio se aproxima al 90%. Esta métrica evidencia la longevidad y fiabilidad de las baterías actuales. Un estudio sobre la salud de las baterías realizado por Arval, utilizando datos de Moba y Aviloo (especialistas en diagnóstico industrial y certificación de baterías para vehículos eléctricos), indica que las baterías de los vehículos eléctricos puestos en el mercado de segunda mano por Arval alcanzaron un estado de salud medio del 93% (fuente: [base de datos de Arval](#)).

Sin embargo, no todas las tecnologías de baterías tienen las mismas características de degradación. Actualmente, las baterías más comunes en el mercado son las de NMC (Níquel, Manganeso y Cobalto) y LFP (Ferro fosfato de litio). Aunque las baterías NMC son preferidas por su mayor densidad de energía, que permite mayores rangos de conducción, muchos fabricantes de vehículos eléctricos optan por baterías LFP debido a su menor coste y su ciclo de vida extendido.

En resumen, incluso después de su primer ciclo de uso:
muchos BEV no solo continúan funcionando, sino que lo hacen de manera eficiente.



MITO 5: “LOS BEV SON PERJUDICIALES PARA EL MEDIO AMBIENTE”

Hecho: Durante todo su ciclo de vida, los vehículos eléctricos generan un 50% menos de dióxido de carbono en comparación con los vehículos de motor de combustión interna.

Existen creencias de que los vehículos eléctricos son igual de perjudiciales para el medio ambiente, o incluso más, que los automóviles con motor de combustión interna, especialmente al considerar la extracción de recursos y el proceso de fabricación.

Si bien la producción de vehículos eléctricos y sus baterías tiene un impacto ambiental mayor que el de los vehículos convencionales, esto se equilibra rápidamente una vez que el vehículo comienza a operar; los datos indican que las emisiones de los BEV tienden a ser más bajas durante su vida útil.

Emisiones de CO₂ a lo largo del ciclo de vida de los BEV vs. vehículos de motor de combustión interna

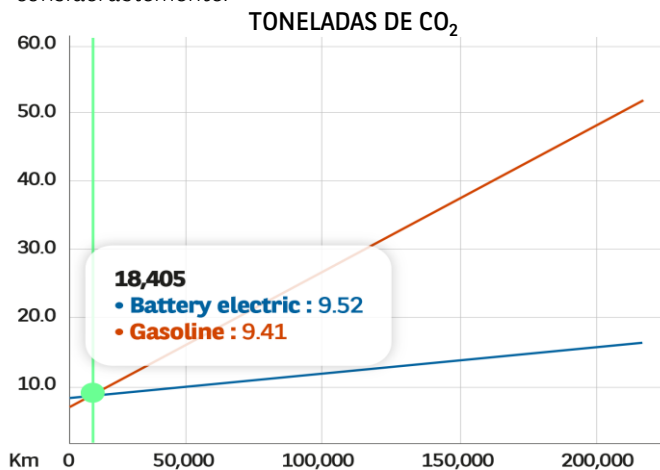
Durante todo el ciclo de vida de un vehículo eléctrico, que abarca desde su fabricación hasta su desecho, se emite aproximadamente la mitad del dióxido de carbono que un vehículo con motor de combustión interna. (Fuente: AIE)

En su vida útil, los vehículos eléctricos generan entre 19,7 y 21,1 toneladas de emisiones de CO₂, mientras que la media para los vehículos de gasolina y diésel es de alrededor de 41,9 toneladas.

Es fundamental considerar que la combinación energética juega un papel esencial en la evaluación de la huella de carbono de los vehículos eléctricos. Incluso en naciones con un mix energético de alta emisión de carbono, los eléctricos siguen produciendo menos emisiones durante su ciclo de vida en comparación con los vehículos de motor de combustión interna. A medida que las fuentes de energía renovable se vuelven más comunes en Europa, las emisiones generadas para alimentar los vehículos eléctricos y fabricar baterías continúan disminuyendo, lo que aumenta aún más la diferencia en la huella de carbono entre los eléctricos y los vehículos con motor de combustión interna.

Compensación de las emisiones de carbono en la fabricación de baterías

Según los datos de la UE sobre los automóviles comprados en 2022, las emisiones de carbono generadas durante la producción de una batería de vehículo eléctrico se equilibran con las menores emisiones durante su operación en aproximadamente 18.000 km, en comparación con los vehículos de motor de combustión interna. Después de este umbral, las emisiones de los vehículos eléctricos de batería (BEV) se reducen considerablemente.



En la Unión Europea, la distancia a partir de la cual las emisiones de carbono generadas por la fabricación de baterías se equilibran con la reducción en el consumo energético de los BEV es aproximadamente de 18.000 km.



Consideraciones sobre el reciclaje de baterías

En la actualidad, numerosas empresas están destinando recursos significativos a tecnologías para el reciclaje de baterías, con el fin de recuperar materiales como litio, cobalto y níquel, lo que ayuda a disminuir la necesidad de extracción.

La Unión Europea ha implementado regulaciones que exigen a los fabricantes la recuperación y el reciclaje de baterías usadas, con los siguientes objetivos:

- Litio: 50% para finales de 2027 y 80% para finales de 2031
- Cobre, cobalto, plomo y níquel: 90% para finales de 2027 y 95% para finales de 2031

Además, antes de ser recicladas, muchas baterías de vehículos eléctricos pueden ser reutilizadas para aplicaciones menos exigentes, como el almacenamiento de energía en la red.

MITO 6: “LA ELECTRIFICACIÓN DE LAS FLOTAS COMERCIALES ES IMPOSIBLE”

Dato: Las ventas de furgonetas eléctricas nuevas han crecido considerablemente, pasando del 1,3% del total de vehículos nuevos en 2019 al 7,4% en 2023.

Fuente: Guía de bolsillo de la industria automotriz 2024/2025, ACEA

Con los recientes avances en la tecnología de las baterías, la mayor disponibilidad de vehículos eléctricos nuevos en el mercado y las mejoras en la infraestructura de carga, la adopción de vehículos comerciales ligeros eléctricos (eLCV) no solo es viable, sino que se está volviendo cada vez más factible.

Rutas y patrones de uso

Muchos vehículos comerciales ligeros suelen operar en rutas diarias de entre 200 y 300 km, que están dentro de las capacidades de los actuales vehículos. Al estudiar y entender estos patrones de uso, los gestores de flotas pueden programar los horarios de recarga, tanto en las instalaciones de la empresa como en los domicilios de los empleados, facilitando así la transición a una flota 100% eléctrica.

Vehículos eléctricos y objetivos de sostenibilidad

La electrificación de las flotas es una de las maneras más efectivas de alcanzar los objetivos de Responsabilidad Social Corporativa (RSC) y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Este cambio también contribuye a cumplir con las normativas, especialmente con las cada vez más estrictas regulaciones sobre las emisiones.

La planificación estratégica es esencial

Para una transición con éxito, es fundamental evaluar detenidamente las necesidades operativas para identificar los vehículos más adecuados para cada caso de uso, ya sean BEV, PHEV o, en ocasiones, vehículos de combustión interna (ICE), además de optimizar la adquisición de sus contratos y que estos se alineen con sus objetivos. También es importante considerar las necesidades de recarga, analizar el TCO y planificar una implementación por etapas, comenzando con los casos de uso más simples.

Puede obtener más información sobre los eLCVs en el libro blanco del **Arval Mobility Observatory**, ['10 preguntas sobre los eLCVS'](#)



CONCLUSIÓN: CON UNA ESTRATEGIA APROPIADA, LAS FLOTAS PUEDEN OPTIMIZAR AL MÁXIMO LAS VENTAJAS DE LOS BEV

Cada organización enfrenta sus propias limitaciones operativas, patrones de uso de sus vehículos, objetivos de sostenibilidad y aspectos financieros que deben ser evaluados con atención. Para lograr esto, es fundamental ir más allá de los mitos y examinar las opciones basadas en hechos y datos concretos.

La autonomía y la disponibilidad de estaciones de carga son prioridades esenciales tanto para los conductores como para los gestores de flotas. La telemática puede ser una herramienta útil para determinar el vehículo más adecuado para cada conductor, y las sesiones de capacitación pueden ayudar a resolver las inquietudes que surjan.

Para lograr una transición exitosa, es importante considerar todos los incentivos disponibles, los posibles ahorros en costes y los beneficios operativos, así como el impacto ambiental que implica la adopción de vehículos eléctricos de batería (BEV).

Arval Consulting está disponible para ofrecer todo el apoyo necesario en la electrificación de sus flotas, asesorándole sobre las mejores estrategias a implementar y cómo gestionar todo el proceso de transición hacia una movilidad más sostenible. No dude en [contactarnos](#) para obtener más información.