

2025



LA VISIÓN GLOBAL DEL COSTE TOTAL DE PROPIEDAD (TCO)

PERSPECTIVAS PARA 2025 Y OPORTUNIDADES ESTRATÉGICAS PARA SU GESTIÓN.



RESUMEN EJECUTIVO

El coste total de la propiedad (TCO, por sus siglas en inglés) representa una estimación financiera destinada a ayudar a los compradores y propietarios a determinar los costes directos e indirectos de un producto o servicio durante todo su ciclo de vida. Este documento técnico se centra en el TCO de vehículos y flotas.

Desde el año 2020, el TCO ha experimentado un aumento significativo, de hasta un 30%. Este incremento se debe principalmente a la inflación sobre todos los componentes del TCO: precios de los vehículos, energía, mano de obra, costes de financiación, etc. Como consecuencia, los gestores de flotas se han encontrado en un nuevo entorno de costes, por un lado, la exigencia de una reevaluación de los supuestos tradicionales y por otro, las estructuras contractuales. Este documento técnico proporciona un desglose completo de los fundamentos del TCO, una visión basada en datos de la evolución de los costes y equipa a los responsables de la toma de decisiones con palancas estratégicas para recuperar el control sobre estos costes, mientras continúan progresando en los objetivos de electrificación.

El objetivo es ofrecer los siguientes conocimientos clave:

- Un desglose claro de los conceptos de TCO más relevantes para las operaciones de la flota
- Un análisis detallado de la evolución del TCO de 2020 a 2025 utilizando datos de Arval Consulting
- Una comparativa del TCO en diferentes sistemas de propulsión, vehículos eléctricos 100% (BEV) frente a vehículos con motor de combustión interna (ICE)
- Una simulación de la evolución del TCO a nivel de flota para ilustrar cómo se materializan los cambios de costes con el tiempo, especialmente en los ciclos de renovación de contratos
- Estrategias de mitigación y mejores prácticas

ÍNDICE

1/ COMPRENDER EL TCO: CONCEPTOS CLAVE PARA LA GESTIÓN DE FLOTAS	P.04
2/ EVOLUCIÓN DEL TCO: FACTORES CLAVE DESDE EL AÑO 2020 HASTA EL 2025	P.06
3/ COMPARATIVA DEL TCO: ICE VS BEV	P.13
4/ SIMULACIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE LOS GASTOS DE LA FLOTA	P.15
5/ ESTRATEGIAS DE MITIGACIÓN: HERRAMIENTAS PARA RECUPERAR EL CONTROL DEL TCO	P.17

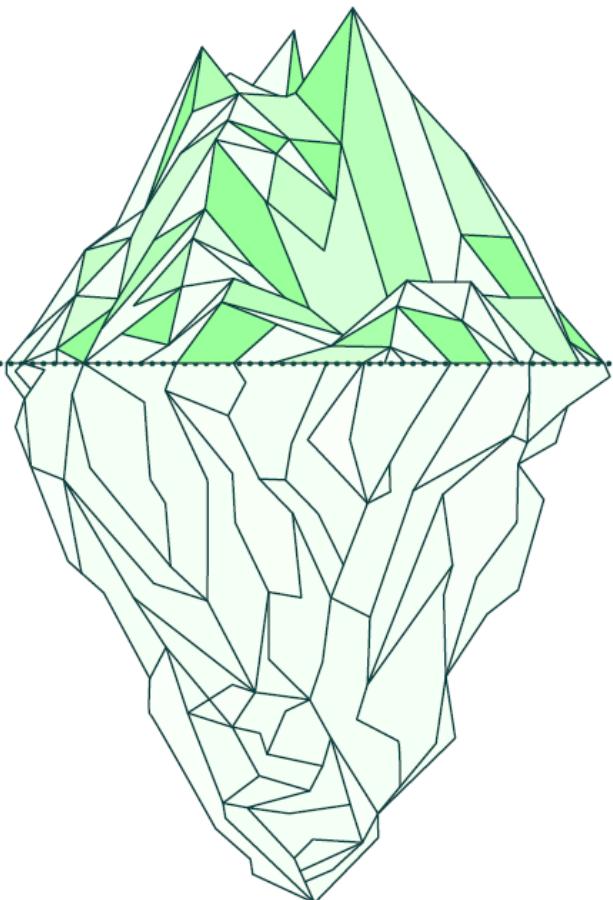
01/ COMPRENDER EL TCO: CONCEPTOS CLAVE PARA LA GESTIÓN DE FLOTAS

TCO DEL VEHÍCULO

EL TCO representa los costes económicos totales asociados con la adquisición, operación y mantenimiento del vehículo durante su vida útil o un período de propiedad específico. El TCO del vehículo proporciona un análisis de costes de nivel por unidad.

Los componentes del TCO a nivel de vehículo se pueden representar de la siguiente manera:

Costes económicos completos



COSTES FIJOS

- Depreciación
- Financiación
- Servicios (Mantenimiento, Asistencia, Seguros)

COSTES VARIABLES

- Consumo de energía
- Impuestos
- Impuestos de circulación
- Bonus y Malus
- Incentivos o sanciones estatales
- Fiscalidad

...Y MÁS

La distribución de los **componentes de TCO** para cada tipo de energía se puede encontrar en el Capítulo 3, página 13.

En algunos países, los impuestos corporativos, como el IVA o la depreciación no deducible, juegan un papel determinante en el TCO. En este caso, estos impuestos se pueden añadir al cálculo, lo que da como resultado el coste total de la propiedad, brindando así una imagen real sobre el coste total para la organización.

La combinación de los factores anteriores proporciona el TCO del vehículo, que se puede representar anual o mensualmente. El TCO del vehículo es un indicador clave que permite a los responsables tomar decisiones entre las diferentes opciones de vehículos y sistemas de propulsión.

Un componente clave del TCO es la depreciación del vehículo, que se refleja tanto en la cuota de arrendamiento mensual como en el cálculo del TCO para los vehículos comprados. En un modelo de arrendamiento, la empresa de arrendamiento prevé el valor residual (es decir, el valor de reventa esperado al final del contrato). El riesgo del valor residual lo asume el proveedor de arrendamiento, en lugar del administrador de la flota. Esto ofrece a los clientes una mayor previsibilidad de costes y facilita el acceso a los vehículos más nuevos sin exposición a largo plazo a las fluctuaciones del valor de reventa.

TCO DE LA FLOTA

La gestión del TCO de la flota implica considerar los costes agregados y, a menudo, más complejos de administrar una cartera completa de vehículos. Esta visión más amplia introduce nuevas variables, como los costes administrativos y la imprevisibilidad operativa, que son fundamentales para comprender el verdadero coste de funcionamiento de una flota. Estos cargos se incurren durante la vigencia de un contrato y son difíciles de predecir al adquirir un solo vehículo.

Los cargos incluyen:

- ✓ Reemplazo de neumáticos fuera de contrato (después de un pinchazo o accidente).
- ✓ Gastos de seguro excluidos de la póliza de seguro:
 - Días de alquiler a corto plazo/vehículo de sustitución
 - Cargos adicionales no cubiertos por la póliza
 - Reparación de daños después de un accidente
- ✓ Reparaciones mecánicas, ya sea por fallos técnicos inesperados o por un uso indebido del vehículo, como falta de aceite, no respetar el plan de mantenimiento preventivo, reparación del motor o por repostaje erróneo (gasóleo vs. gasolina) etc.
- ✓ Costes administrativos de gestión de la flota.
- ✓ Desgaste del vehículo, que se traduce en costes de renovación al devolver el coche al finalizar un contrato de arrendamiento o a una disminución del valor residual al comprar el vehículo.
- ✓ Cargos por exceso de kilometraje y otros acuerdos de contratos de fin de contrato.



Definir una buena estrategia para la carga de energía (desde casa, oficina o en red pública) es esencial para optimizar los costes relacionados.

El cálculo del TCO también ayuda a los responsables de flotas a establecer KPI's, como el TCO por kilómetro, lo que permite medir y comparar la eficiencia en todos los tipos de vehículos y casos de uso.

Más allá del concepto de TCO, el Coste Total de la Movilidad (TCM) amplía la medida de los costes al incluir otros servicios de movilidad, como el uso compartido de coches, el transporte público, el alquiler de bicicletas, etc. El TCM apoya una definición más amplia de movilidad más allá de los coches individuales. Representa el coste "real" o "estimado" de la movilidad para una persona o empleado dedicado y tiene en cuenta el coste total de los desplazamientos y la movilidad profesional.

El estacionamiento y los peajes generalmente están excluidos del TCO del vehículo, ya que están relacionados con el uso o los viajes impredecibles. Los costes de los puntos de carga o de la estación de combustible / estación de servicio y los costes de instalación también están excluidos del TCO del vehículo; Sin embargo, deben considerarse en un plan de transición energética como un coste adicional para la empresa.

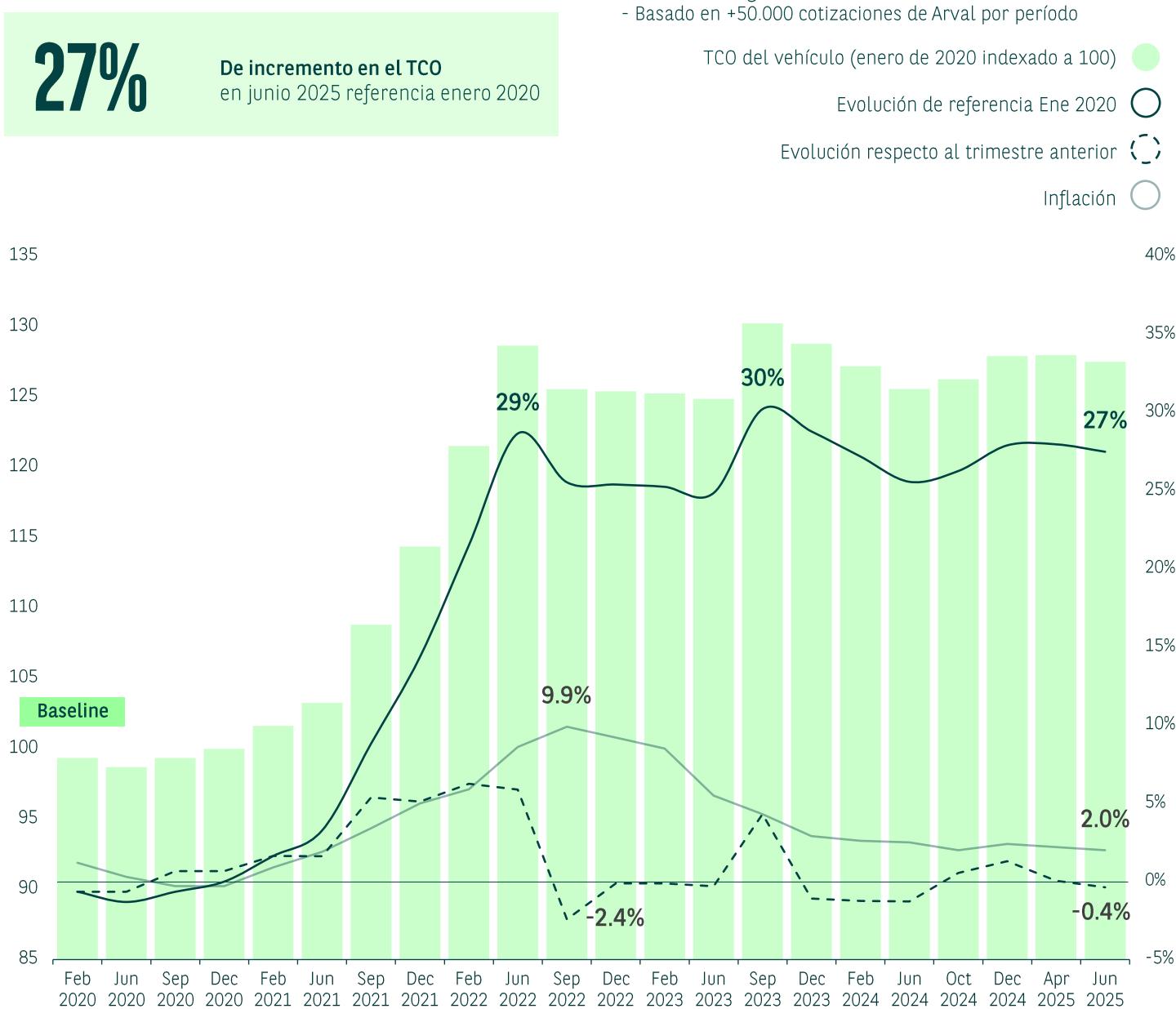
02/ EVOLUCIÓN DEL TCO: FACTORES DESDE EL AÑO 2020 HASTA 2025

VISIÓN GENERAL

Entre 2020 y 2025, el TCO de los vehículos se ha incrementado un 27%, un aumento significativo que alcanzó un máximo del 30% en 2023. Arval Consulting ha analizado a través de su índice TCO un aumento estructural en todos los componentes principales de los costes, remodelando la economía de la gestión de flotas.

Evolución del índice TCO en Europa

- Análisis trimestral de febrero 2020 a junio 2025
 - Áreas cubiertas: 15 países de Europa
 - Tipos de vehículos: turismos y vehículos comerciales ligeros en todos los segmentos
 - Basado en +50.000 cotizaciones de Arval por período



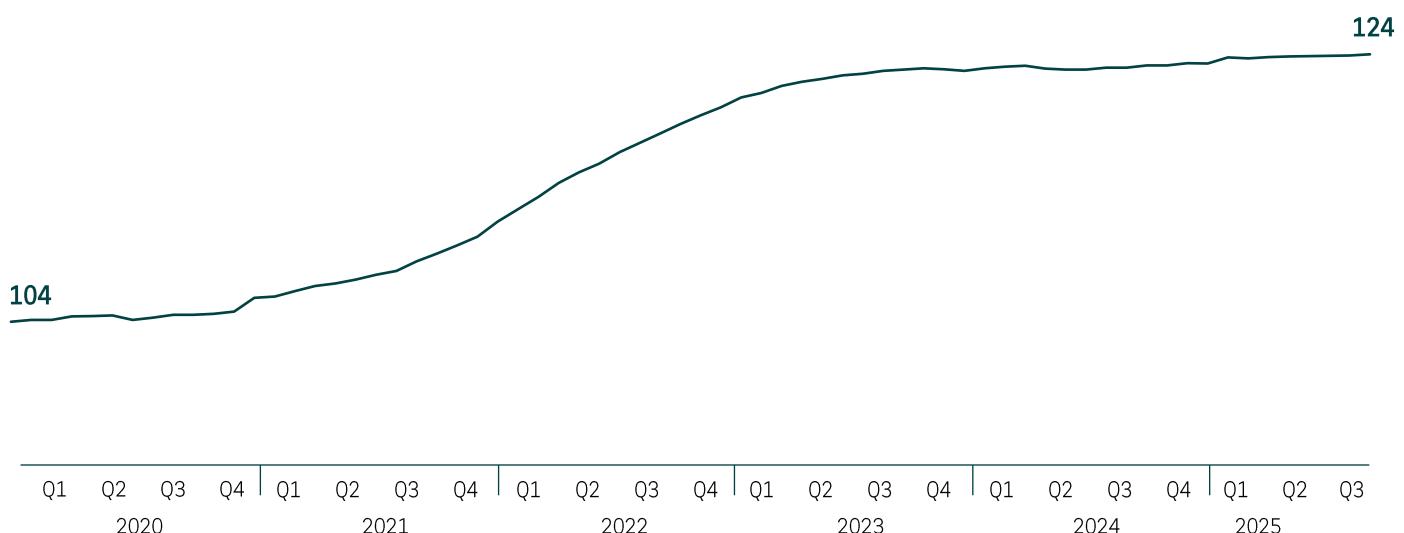
Fuente: Índice TCO de Arval Consulting, edición de septiembre de 2025 con datos de junio de 2025

TENDENCIAS CLAVE E IMPULSORES

Como se explicó en el capítulo 1, el TCO se ve muy afectado por los factores externos. En este apartado se muestran las principales causas del drástico aumento del TCO relacionadas con el precio de catálogo del vehículo, el tipo de interés, así como el precio de la energía tanto del combustible como de la electricidad.

Inflación precios de lista de los vehículos

- Precio de lista de vehículos indexado a 100 en 2015
- Datos del 1er trimestre 2020 al 3er trimestre 2025



Fuente: [Harmonised index of consumer prices \(HICP\) – Eurostat, Septiembre 2025](#)

Los precios promedio de los vehículos aumentaron un 19% de 2020 a 2025 debido a varios factores, incluida la inflación global, los cambios en el portfolio de modelos de los OEM a una mayor penetración de SUV y la integración generalizada de características avanzadas de seguridad, tecnología y electrificación, así como el precio de las baterías.

La introducción de nuevas normas como **CAFE (Corporate Average Fuel Economy)** más estrictas en toda Europa ha influido directamente en la combinación de sistemas de propulsión que ofrecen los fabricantes de equipos originales. Para cumplir con los objetivos de CO₂ y evitar sanciones regulatorias, los fabricantes han cambiado la producción hacia BEV e híbridos enchufables y han reducido la cantidad de modelos ICE asequibles.

Este cambio ha creado una presión al alza sobre los precios de los vehículos, ya que los BEV y los SUV (con precios claramente más altos) representan una parte creciente de las ofertas de vehículos nuevos. Para los gestores de flotas, este cambio contribuye a un aumento estructural del TCO.

19%

De aumento en el precio de los vehículos desde el año 2020 al año 2025

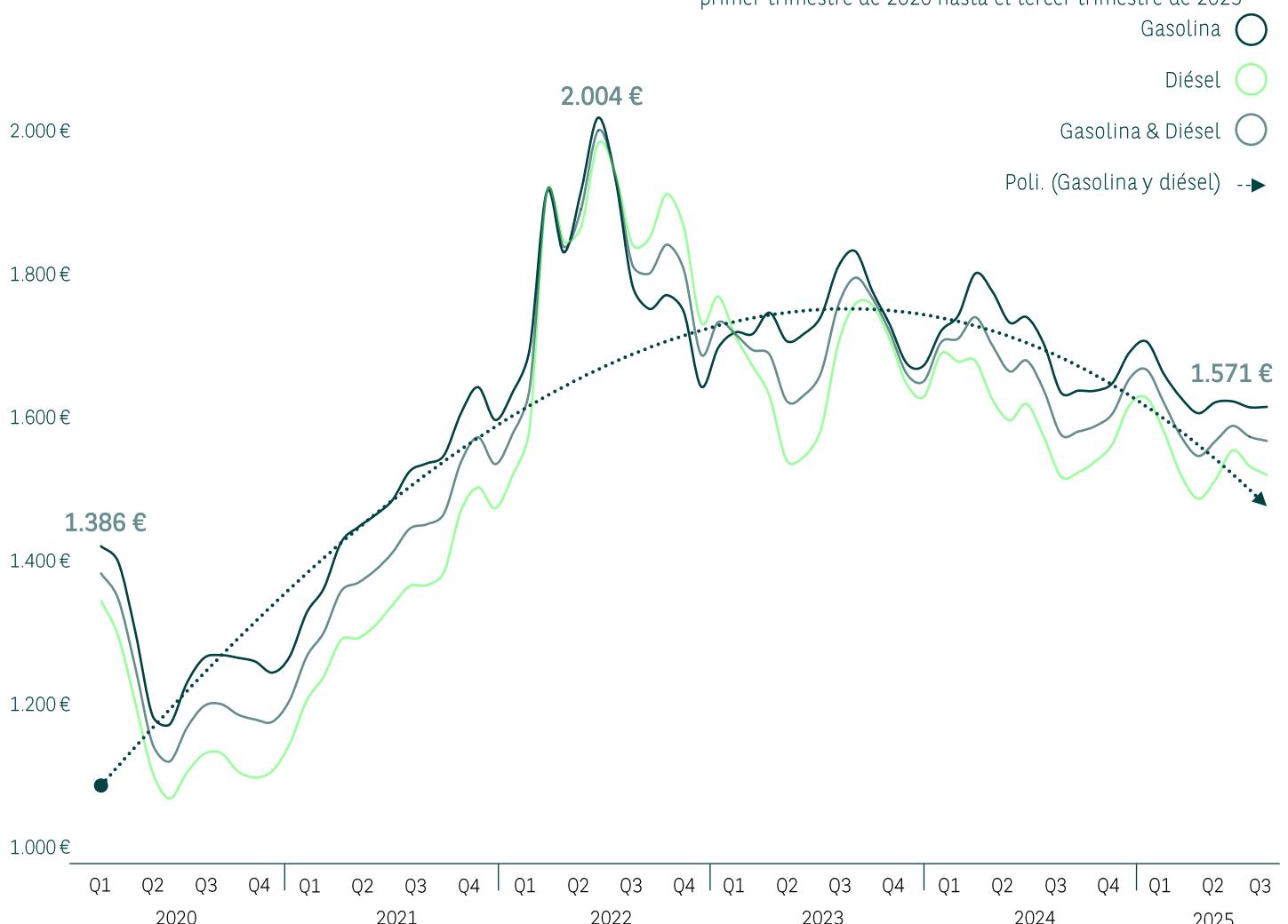


VOLATILIDAD PRECIOS DE LA ENERGÍA

Los costes de combustible pueden constituir hasta el 30% del TCO del vehículo para los motores de combustión interna, según los patrones de uso, la eficiencia del combustible y los precios del mercado. La crisis global de suministros y las tensiones geopolíticas han provocado importantes fluctuaciones en los precios de los combustibles, lo que ha dado lugar a un aumento medio del 32% entre 2020 y 2025.

Precio combustible

- Precio (euros) por 1000L
- Precio del surtidor de combustible (impuestos incluidos) desde el primer trimestre de 2020 hasta el tercer trimestre de 2025



Fuente: [Weekly Oil Bulletin - European Commission, Septiembre 2025](#)

32%

De incremento en la media del precio del combustible desde el año 2020 al 2025

Precio de la electricidad

80%

Media del aumento de los precios de la electricidad entre los consumidores no domésticos y domésticos

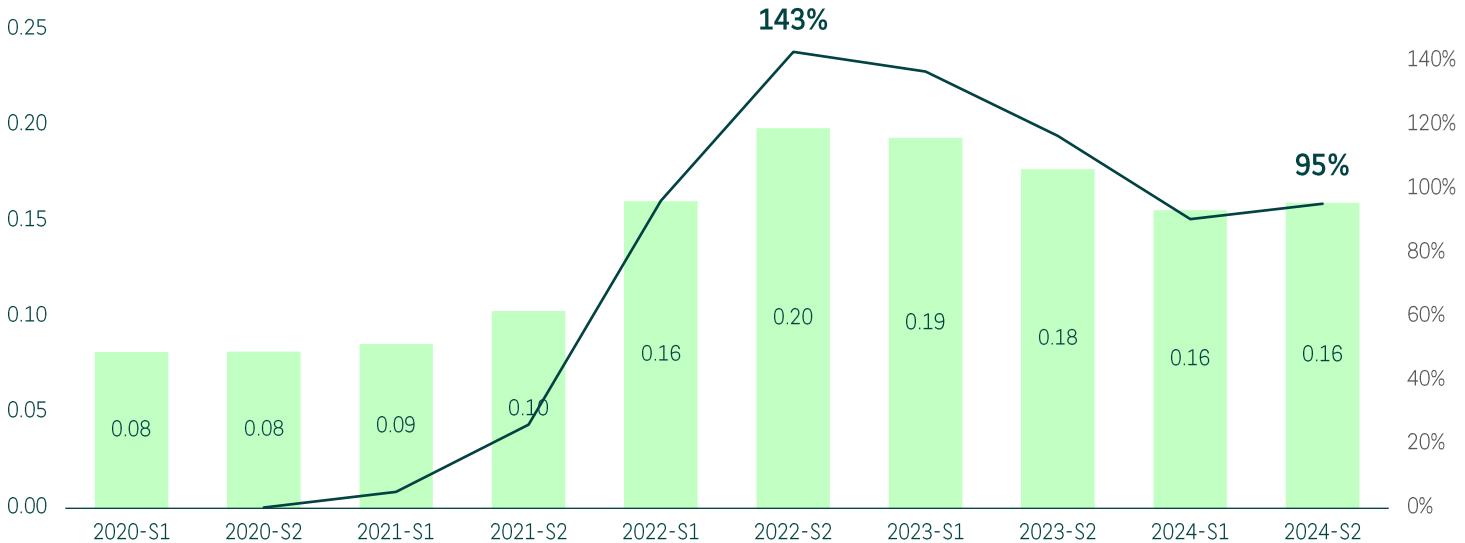
El precio de la electricidad también ha aumentado significativamente en muchos países, lo que ha dado lugar a un aumento del 70 % para los usuarios domésticos de la UE entre 2020 y 2024.

- Datos semestrales desde el 1er semestre-2020 al 2º semestre-2024
- Áreas cubiertas: 27 países (Europa)

Evolución en % vs Línea Base S1-2020

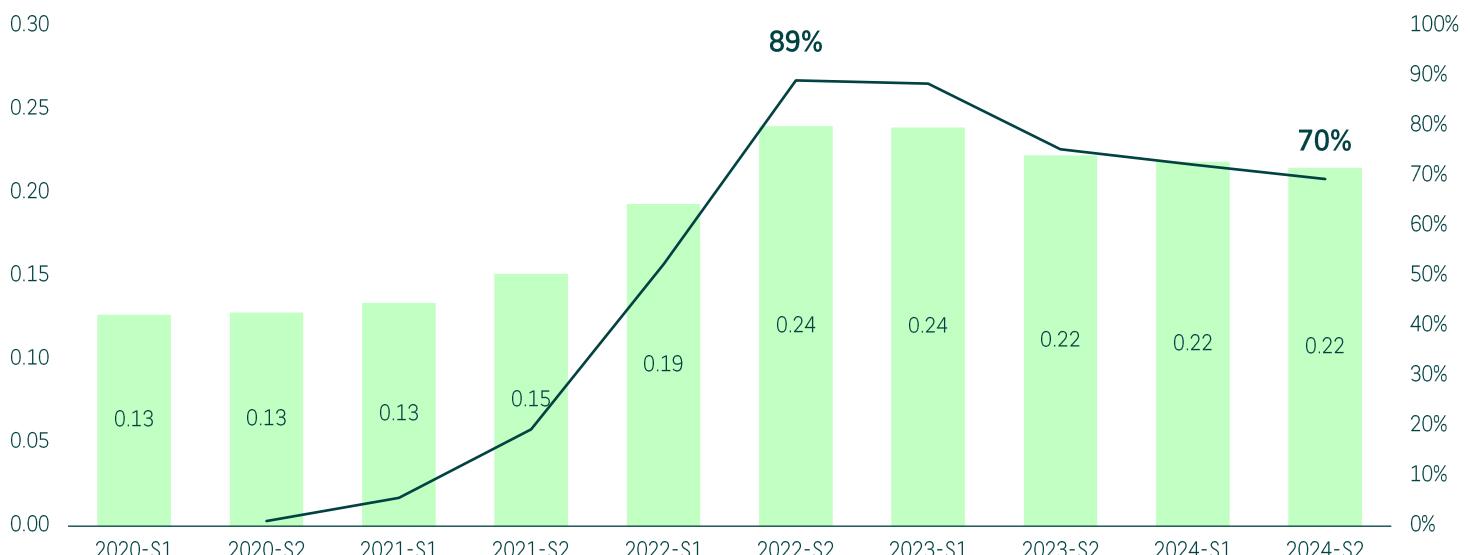
Precios de la luz en €/KWh

Para consumidores no domésticos



Fuente: [Electricity prices for non-household consumers - Eurostat, Abril 2025](#)

Para consumidores domésticos



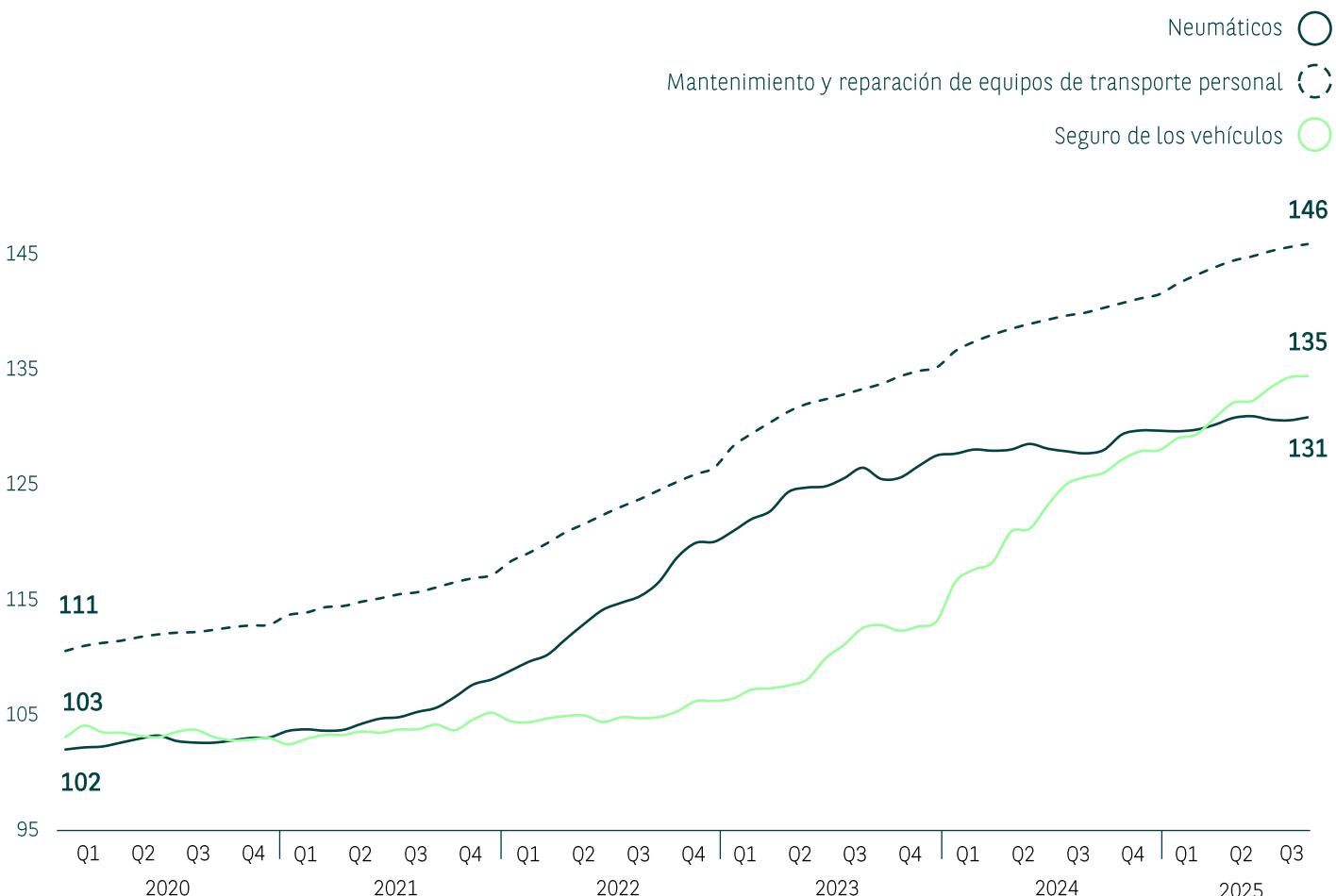
Fuente: [Electricity prices for household consumers - Eurostat, Abril 2025](#)

COSTES OPERACIONALES

Los costes de mantenimiento han aumentado un 29% de media entre 2020 y 2025 debido a la inflación de los costes laborales, los cuellos de botella en la cadena de suministro de piezas de repuesto y la creciente complejidad de los vehículos más nuevos.

Costes Operacionales

- Factores de coste operativo del vehículo indexados a 100 en 2015
- Datos del 1T 2020 al 3T 2025



Fuente: [Harmonised index of consumer prices \(HICP\) – Eurostat, Agosto 2025](#)

29%

Aumento de los costes medios de mantenimiento de 2020 a 2025

27%

Aumento en los costes promedio del seguro y neumáticos de 2020 a 2025



COSTES DE FINANCIACIÓN

Las subidas de los tipos de interés han hecho subir el arrendamiento, especialmente para los contratos a largo plazo firmados después del 2022, con un aumento del 35% en los tipos de interés medios de 2022 a 2025.



Promedio tipos de interés

- EUR 3Y & 10Y Permuta de tipos de interés (Interest Rate Swap)
- Datos del 1erT 2020 al 3erT 2025

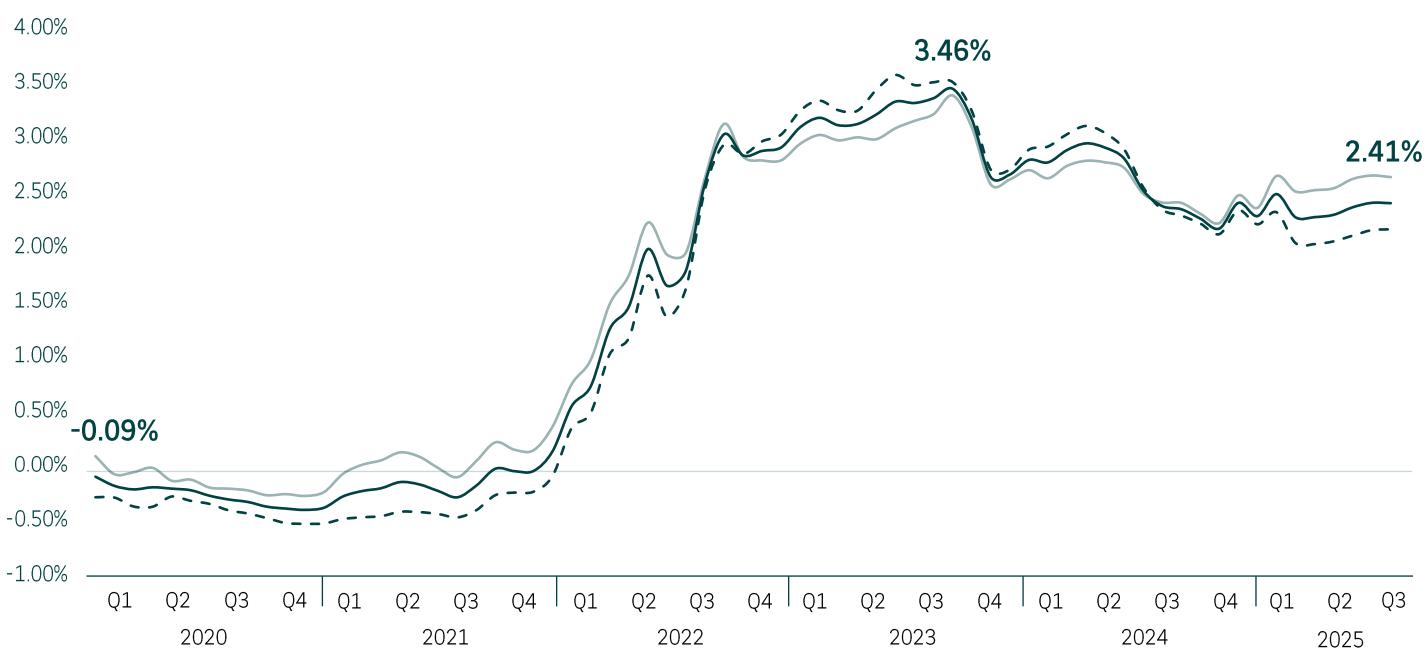
35%

Aumento de los tipos de interés medios de 2022 a 2025 (con un impacto aún mayor en 2024, de hasta un 50% de aumento)

EUR 3Y

EUR 10Y

PROMEDIO EUR 3&10Y



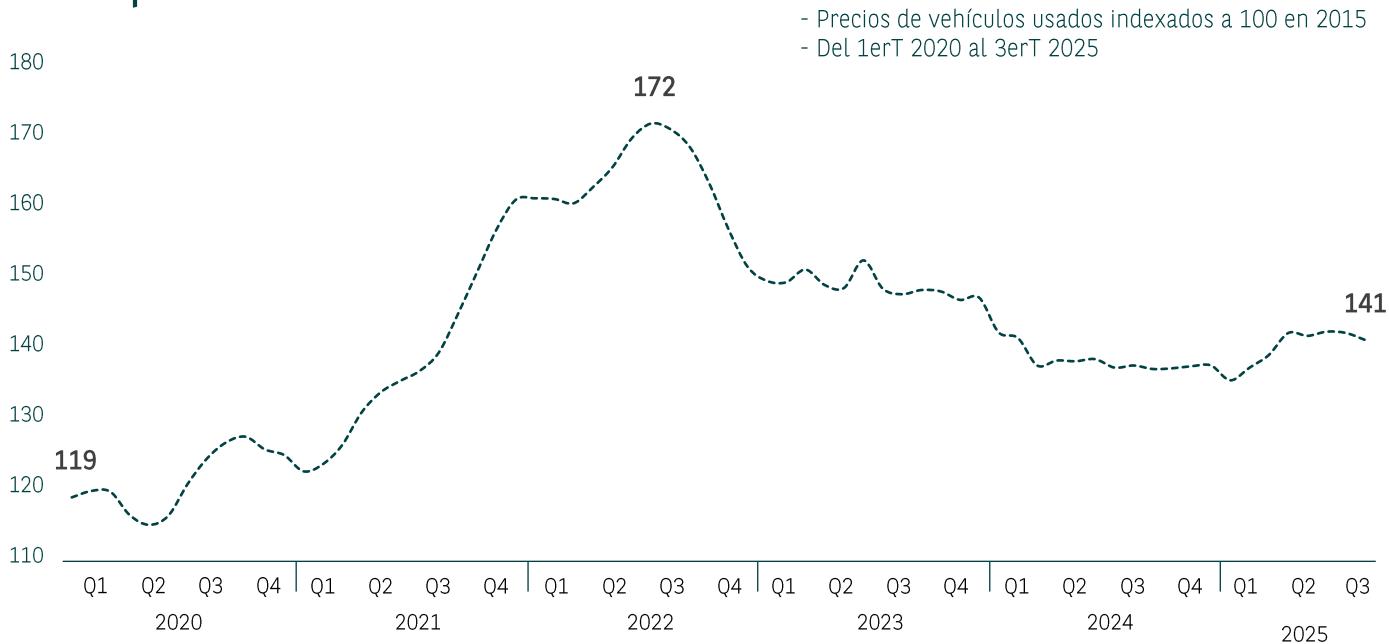
Fuente: [Investing.com](#), Septiembre 2025

EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE VEHÍCULOS USADOS

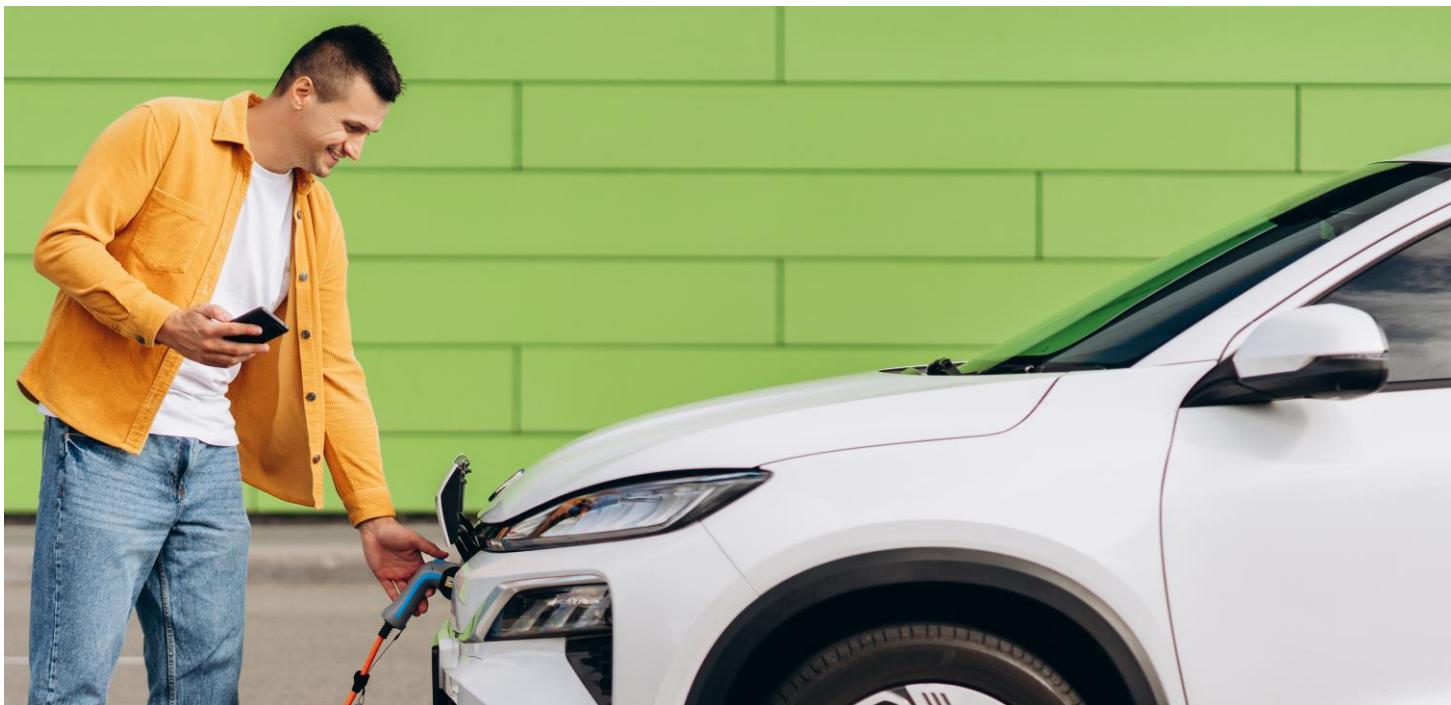
Los precios de los vehículos usados han experimentado una alta volatilidad, marcando un gran aumento entre 2019 y 2022, y luego disminuyendo, antes de estabilizarse a partir del 2024.

Por ejemplo, los precios de los vehículos usados BEV han fluctuado debido a las preocupaciones sobre la vida útil y la degradación de las baterías, la eliminación gradual de los incentivos gubernamentales y la rápida evolución de la tecnología. Esto afecta fuertemente a la depreciación y, por tanto, al TCO.

Índice de precios de vehículos usados



Fuente: [AUTO1 Group Price Index, Agosto 2025](#)

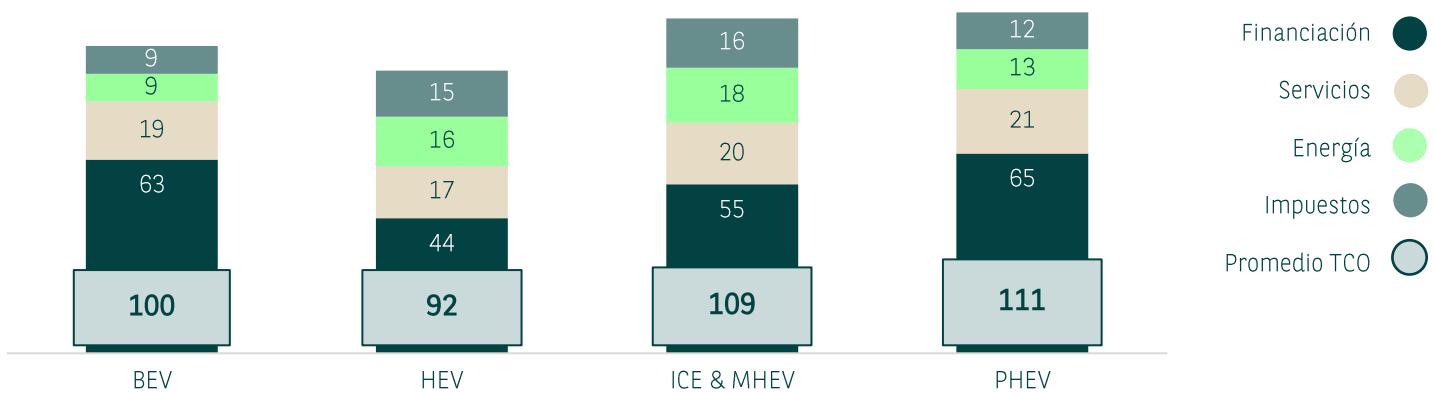


03/COMPARATIVA DEL TCO: ICE VS BEV

Con la aceleración de la electrificación de flotas en todo el mundo, los gestores de flotas evalúan cada vez más las implicaciones de los costes a la hora de elegir entre vehículos BEV o ICE. Si bien los precios de los BEV siguen siendo más altos, sus menores costes de funcionamiento y mantenimiento están cambiando el equilibrio del TCO. Para demostrar estas diferencias, este capítulo compara el TCO entre los tipos de tren motriz en los turismos del segmento C y D, que representan una gran parte de las flotas corporativas activas.

Comparativa TCO de los vehículos BEV Vs ICE

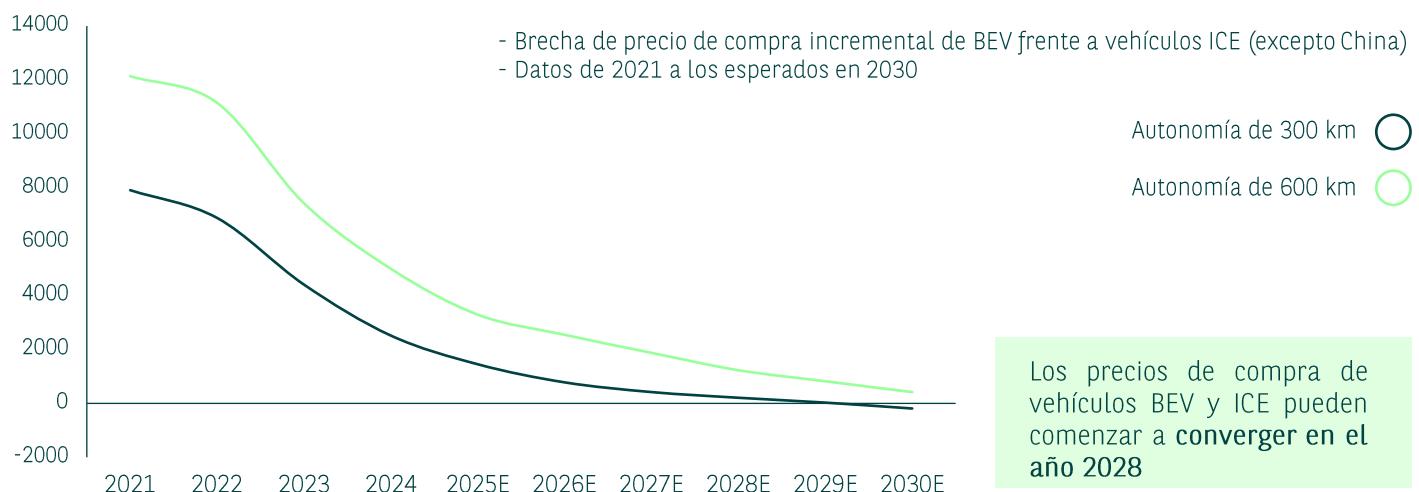
- Los valores TCO de los BEV indexados a 100
- Basado en 27.000 cotizaciones de Arval en turismos del segmento C y D
- Duración media del contrato de 46 meses y 106.000 kms
- Áreas cubiertas: 15 países de Europa



Fuente: Índice TCO de Arval Consulting, edición de septiembre de 2025 con datos de junio de 2025

Hasta ahora, el TCO de los vehículos BEV se ha visto afectado negativamente por sus precios, que son más altos que los de los vehículos ICE. Sin embargo, con los recientes desarrollos en tecnologías de baterías y la ampliación de las capacidades de producción industrial, se espera que los precios de los BEV disminuyan, lo que podría alcanzar la paridad de costes con los vehículos de combustión interna en el año 2028 (excluyendo los incentivos gubernamentales), según BNPP Exane, aunque en algunos modelos esta convergencia podría ocurrir antes.

Brecha precio de compra entre vehículos BEV y ICE



Fuente: BNP Paribas Exane, mayo 2025

Los BEV generalmente requieren menos mantenimiento debido a la ausencia de ciertos componentes mecánicos (como motores o embragues), cambio de aceite y filtros, lo que genera un mayor ahorro de costes. Los estudios muestran que dentro de las primeras 50,000 millas, los costes de mantenimiento y reparación de los BEV fueron un 57% más bajos que los vehículos ICE*. Durante períodos más largos, la brecha de costes de mantenimiento se amplía, lo que hace que los BEV sean una opción más rentable que los ICE para los responsables de flotas.

Aunque los precios de la electricidad en la UE aumentaron con más rapidez que los precios del combustible entre 2020 y 2024, los costes de la energía suelen representar una parte menor del TCO de los vehículos en los BEV. Esto representa alrededor del 10-15%, en comparación con los costes de combustible que representan hasta el 25-30% para los vehículos con motor de combustión interna. Esto se traduce en un menor coste energético por kilómetro para los vehículos eléctricos. Cuanta más distancia recorrida, más rentables son los BEV en comparación con los ICE.

* EV.com, junio 2024 - BEVs vs ICEs: Total Cost Of Ownership /EV.com

Los incentivos gubernamentales y los beneficios fiscales mejoran significativamente el TCO de los BEV, pero tienden a desaparecer progresivamente del panorama legislativo europeo. Sin embargo, en muchos países, las deducciones fiscales disponibles para los BEV superan las otorgadas para los vehículos con motor de combustión interna.



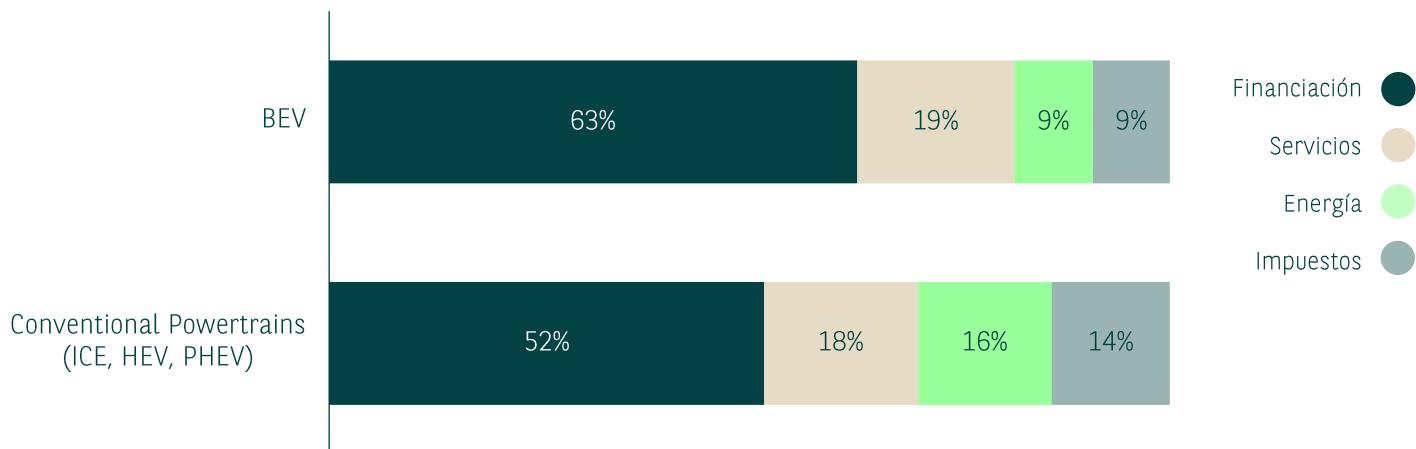
CONCLUSIÓN

La diferencia del TCO entre los vehículos BEV y ICE se está reduciendo y en varios países europeos, los BEV ya superan a los ICE en el coste total del ciclo de vida. Se espera que el TCO de los vehículos BEV sea aún más favorable a medida que la tecnología madure y mejoren los valores residuales.

A pesar de los mayores costes iniciales, el desglose del TCO muestra que los BEV se benefician de menores gastos de energía, mantenimiento e impuestos, lo que los convierte, en promedio, en una opción más rentable y sostenible a lo largo del tiempo. Por lo general, la distribución de estos costes entre diferentes sistemas de propulsión es la siguiente:

Desglose promedio del TCO

- Basado en 27.000 cotizaciones de Arval en turismos del segmento C & D
- Áreas cubiertas: 15 países de Europa
- Duración media del contrato de 46 meses y 106.000 kms



Fuente: Índice TCO de Arval Consulting - Edición de septiembre de 2025 con datos de junio de 2025

04/ SIMULACIÓN DE LA EVOLUCIÓN DE LOS GASTOS DE LA FLOTA

Como se muestra en las secciones anteriores, la mayoría de los componentes del TCO han aumentado significativamente en los últimos años y muchas empresas aún no han experimentado el impacto inflacionario debido a los contratos existentes firmados con precios anteriores a 2020. Los aumentos de costes se materializarán progresivamente a medida que estos contratos se vayan renovando.

EVOLUCIÓN DEL GASTO TOTAL DE LA FLOTA 2020-2025

Para comprender mejor la dinámica que hay detrás de la evolución de los costes de la flota durante este período de transición, simulamos dos escenarios. Utilizamos datos históricos de TCO de vehículos de 2020 a 2025 para una flota corporativa de 3.500 turismos del segmento C y D*, que operan en 5 países: **Francia, Alemania, Italia, Países Bajos y Reino Unido:**

Escenario 1: Sin electrificación (flota de vehículos 100% ICE)

Escenario 2: Electrificación gradual del 0% de BEV en 2020 al 50% para 2025 ($\approx 10\%$ de aumento interanual)

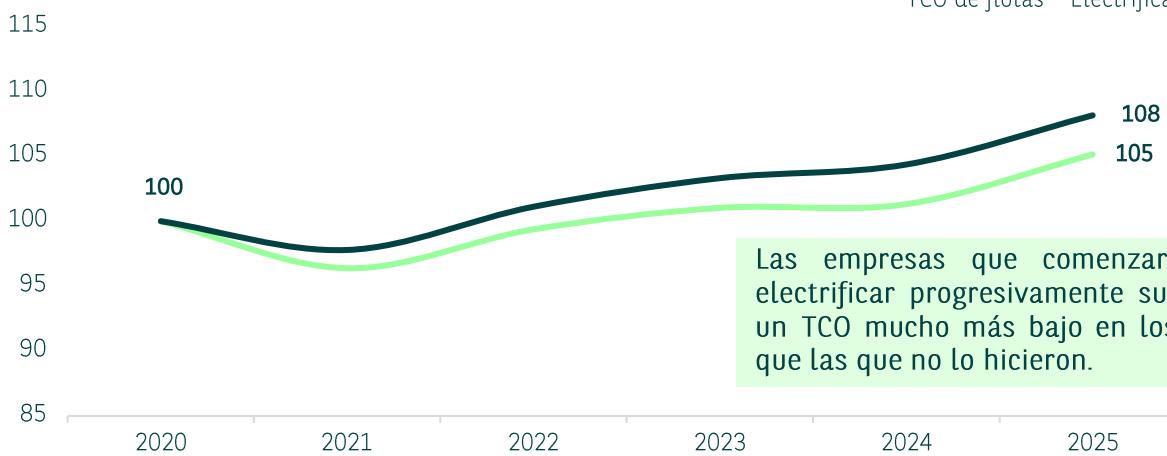
Duración contrato: 48 meses

Para nuestro modelo de escenarios, aplicamos el TCO histórico del vehículo relevante para cada contrato renovado, basado en el ciclo de renovación lineal, para simular la evolución del TCO de la flota. Por ejemplo, en nuestro 2º escenario, aunque el aumento medio del TCO de los vehículos para el segmento C y D tanto para BEV como para ICE iniciado en 2020 y renovado en 2024 ha experimentado un aumento del 16%, el impacto en el TCO de la flota es menor, ya que en nuestra simulación "renovamos" el 25% de la flota cada año (con un 10% de BEV y el resto de ICE).

% Evolución del TCO de la flota 2020-2025

8%

Aumento de los costes de la flota con ICE puro frente al aumento del 5% con la adopción gradual de BEV de 2020 a 2025



Fuente: Arval Consulting, septiembre de 2025

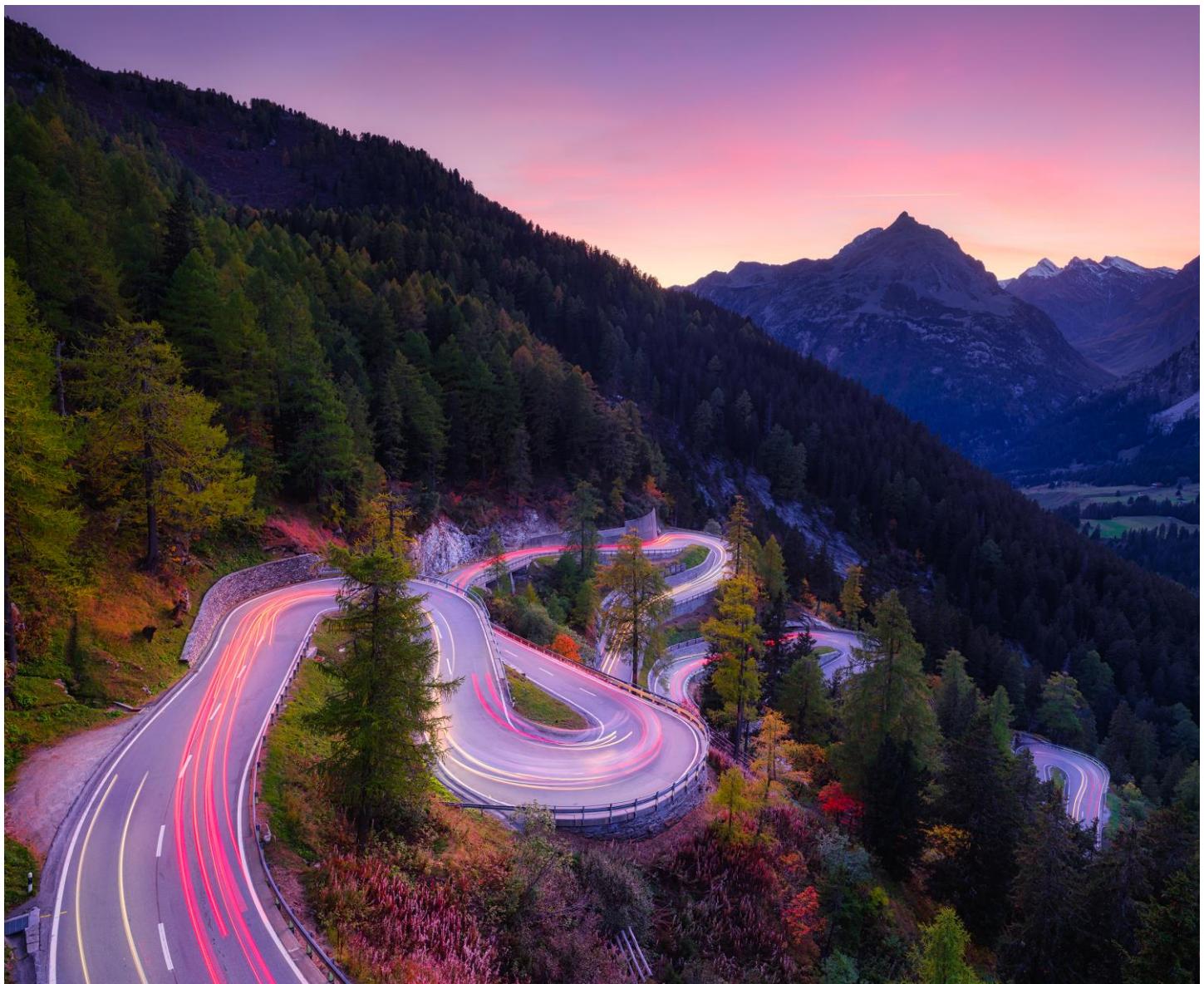
*Para mantener la coherencia con otras comparativas en este documento, se utilizan los segmentos de C y D, ya que son altamente representativos en las flotas corporativas

Las empresas que comenzaron temprano a electrificar progresivamente sus flotas tuvieron un TCO mucho más bajo en los últimos 5 años que las que no lo hicieron.

Las mejoras futuras en la tecnología BEV y la creciente presión regulatoria podrían conducir a la deflación de los costes de BEV, lo que haría que la electrificación fuera una estrategia aún más ventajosa a largo plazo.*

Estos resultados se centran exclusivamente en los gastos operativos (OPEX). No tienen en cuenta los gastos de capital (CAPEX) necesarios para respaldar la adopción de BEV, en particular el coste de instalar infraestructura de carga en hogares u oficinas. Durante la fase de transición inicial, estas inversiones pueden compensar parte de los beneficios OPEX de los BEV. Sin embargo, una vez que la infraestructura está ya instalada, los BEV pueden desbloquear todo su potencial de rentabilidad.

Centrarse solo en la visibilidad a corto plazo puede subestimar el verdadero riesgo de costes que se cierre sobre el próximo ciclo de renovación de la flota. Las empresas que retrasan las revisiones de la estrategia de flotas pueden enfrentarse a costes inesperados en los próximos 12/24 meses. Sin una intervención proactiva, estas renovaciones pueden desestabilizar los presupuestos y la planificación de la movilidad.



* Estas proyecciones se basan en tendencias históricas de costes y supuestos de inflación. La evolución futura del TCO puede variar en función de la volatilidad futura del mercado, los cambios en las políticas fiscales y los acontecimientos geopolíticos impredecibles.

05/ESTRATEGIAS DE MITIGACIÓN: HERRAMIENTAS PARA RECUPERAR EL CONTROL DEL TCO

Un enfoque proactivo y basado en datos puede asegurar el progreso en electrificación y sostenibilidad al tiempo que garantiza una eficiencia financiera. Esta sección describe cinco estrategias clave para contener el TCO sin comprometer los objetivos estratégicos.

1/ SELECCIÓN Y DIMENSIONAMIENTO CORRECTOS DEL VEHÍCULO

Elegir el vehículo adecuado para cada perfil de conductor y caso de uso es fundamental. Los responsables de flotas deben alinear múltiples especificaciones en cuanto a los segmentos de vehículos, modelos y equipos con los requisitos de uso reales. Se pueden lograr ahorros significativos seleccionando la segmentación correcta del vehículo, el tipo de carrocería, como, por ejemplo, sedan en lugar de SUV.

2/ OPTIMIZACIÓN DE CONTRATOS

Adaptar los contratos de arrendamiento, tanto en términos de duración como de kilometraje puede reducir los costes mensuales. Los arrendamientos de 60 meses o más tienen un TCO más bajo, con un ahorro medio del 5-10% en el caso de ampliar la duración del arrendamiento contractual de 36 meses a 60 meses. Especialmente para los BEV, la mayor inversión inicial se amortiza de manera más efectiva con un uso prolongado. La reducción de los gastos operativos y de los impuestos de circulación, así como el ahorro de energía contribuyen a una mayor asequibilidad con el tiempo.

3/ IMPACTO DEL CONDUCTOR: PROMOVER LA CONDUCCIÓN ECOLÓGICA

El comportamiento del conductor tiene un impacto en el 60% de los componentes del TCO y, por lo tanto, juega un papel directo en el consumo de combustible/energía y el desgaste del vehículo. Las empresas deben invertir en capacitación para una conducción ecológica y telemática para monitorizar datos en tiempo real, reducir el ralentí y promover rutas más inteligentes. Estas acciones pueden traducirse directamente en menores costes operativos y una vida útil más larga del vehículo.

4/ ESTRATEGIA DE CARGA

Una estrategia de electrificación bien planificada es además de sostenible, rentable. La introducción gradual de vehículos BEV y PHEV en los segmentos de vehículos relevantes, respaldada por datos internos de TCO, puede justificar su uso cuando sea financieramente viable. Proporcionar soluciones de carga en el domicilio y en el lugar de trabajo, junto con políticas de reembolso, es esencial para garantizar una buena transición.

5/ EXPLORAR MODELOS DE MOVILIDAD ALTERNATIVOS

Las empresas también pueden probar modelos alternativos como presupuestos de movilidad para sus empleados o la opción de renting flexible. Estas alternativas ayudan a reducir la dependencia de la propiedad tradicional de vehículos al tiempo que mejoran la flexibilidad, la rentabilidad y la sostenibilidad.

El arrendamiento de vehículos usados también ayuda a reducir el TCO al aprovechar los costes de depreciación más bajos en comparación con los vehículos nuevos. Dado que los vehículos usados ya han perdido gran parte de su valor inicial, los alquileres mensuales suelen ser más pequeños. Además, el seguro y los impuestos también disminuyen en los vehículos usados, lo que baja aún más el TCO. Si bien las necesidades de mantenimiento pueden ser mayores en los vehículos con motor de combustión interna usados, una selección cuidadosa y un mantenimiento proactivo/predictivo pueden minimizar estos costes.

CONCLUSIÓN

En el panorama del automóvil actual, que se transforma con rapidez, el TCO es, más que nunca, una herramienta importante para una gestión eficaz de las flotas. Con el aumento de los costes, las tecnologías cambiantes del tren motriz y las presiones regulatorias en continua evolución, comprender el TCO ya no es opcional sino esencial.

El TCO proporciona una visión integral de los costes tanto visibles como ocultos, lo que permite a los responsables de flotas tomar decisiones estratégicas. Permite también mejores compensaciones entre las opciones de vehículos, los tipos de energía, la duración de los contratos y los patrones de uso. A medida que las flotas se diversifican, el TCO sirve como una brújula confiable para equilibrar las necesidades operativas con la rentabilidad a largo plazo.

Este enfoque holístico es clave para navegar por los profundos cambios que está experimentando el sector automotriz.

En última instancia, el TCO no es solo un cálculo, es un activo estratégico.

CONTACTO:



LinkedIn



Omar Sánchez

Responsable Arval Mobility Observatory España
Correo electrónico : omar.sanchez@arval.es