



# 'WORKSHOP': GESTIÓN DE FLOTAS. TODO VA SOBRE RUEDAS

»»»»»»»»»» INFORME DE CONCLUSIONES



COMISIÓN DE SOSTENIBILIDAD  
*Sponsor: Almodena García García*



**IFMA**® España  
Chapter  
International Facility Management Association

# ÍNDICE



INTRODUCCIÓN	03
.....	
CONTEXTO	04
.....	
LA GESTIÓN DE FLOTAS, CADA VEZ MÁS ESTRATÉGICA	05
.....	
COMPLEJIDAD OPERATIVA Y CARGA ADMINISTRATIVA	06
.....	
MODELOS DE GESTIÓN: PREDOMINIO DEL CONTROL INTERNO	07
.....	
TECNOLOGÍA, DIGITALIZACIÓN Y GESTIÓN DEL DATO	08
.....	
RELACIÓN CON EL USUARIO Y CULTURA DE USO DEL VEHÍCULO	09
.....	
SOSTENIBILIDAD, ELECTRIFICACIÓN Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA	10
.....	
LICITACIONES, MERCADO Y RELACIÓN CON PROVEEDORES	11
.....	
PLANES DE MOVILIDAD Y NUEVAS FORMAS DE USO	12
.....	
GESTIÓN TRANSVERSAL Y COORDINACIÓN INTERNA	13
.....	
PRINCIPALES CONCLUSIONES	14
.....	
LÍNEAS FUTURAS DE TRABAJO	15
.....	
CIERRE	16
.....	
ORGANIZACIÓN, COORDINACIÓN Y PARTICIPANTES	17
.....	

## ••• INTRODUCCIÓN

**El 24 de abril de 2026, IFMA España celebró un *workshop* dedicado a la gestión de flotas, concebido como un espacio de conversación profesional, intercambio de experiencias y análisis conjunto sobre una función que, en los últimos años, ha ganado complejidad, transversalidad e impacto estratégico dentro de las organizaciones.**

La sesión reunió a responsables de flota, compras, servicios generales, movilidad, compensación y beneficios, operaciones y tecnología, pertenecientes a compañías con realidades muy diversas. Esta pluralidad permitió abordar la gestión de flotas desde múltiples perspectivas: grandes flotas operativas, flotas comerciales, vehículos de dirección, unidades móviles, vehículos técnicos, modelos de *renting*, soluciones de movilidad compartida y esquemas de externalización parcial.

El objetivo principal del encuentro fue identificar los principales retos que afrontan las organizaciones en la gestión diaria de sus flotas, compartir aprendizajes y detectar tendencias comunes en un contexto marcado por la presión de costes, la sostenibilidad, la digitalización, la electrificación, los cambios en el mercado de fabricantes y operadores de *renting*, y la creciente necesidad de disponer de datos fiables para la toma de decisiones.

La conversación puso de manifiesto que la flota ya no puede entenderse únicamente como un conjunto de vehículos al servicio de la actividad empresarial. Hoy representa un ámbito de gestión que conecta directamente con la eficiencia operativa, la experiencia del empleado, la política de compras, la fiscalidad, la sostenibilidad, la seguridad, la movilidad corporativa y la imagen de marca.



## ••• CONTEXTO

**Uno de los primeros elementos destacados durante la sesión fue la enorme diversidad de modelos de flota existentes en las compañías participantes. Lejos de existir una realidad homogénea, cada organización gestiona sus vehículos en función de su actividad, su estructura territorial, su cultura interna, su modelo de negocio y sus necesidades operativas.**



Se compartieron casos de compañías con flotas de gran volumen, como el caso de Serveo, que cuenta con más de 3500 vehículos, con una composición aproximada del 35% de turismos y un 65% de furgones, vehículos industriales y ligeros. Frente a este tipo de flotas eminentemente operativas, también se expusieron modelos centrados en vehículos de dirección, flotas comerciales, vehículos técnicos, unidades móviles, camiones, autocares, taxis, rutas de empleados y soluciones de movilidad vinculadas a eventos o desplazamientos específicos.

Esta diversidad enriqueció notablemente el debate, ya que permitió contrastar problemáticas comunes en contextos muy distintos. Algunas compañías gestionan flotas altamente operativas, en las que el vehículo es una herramienta imprescindible para prestar un servicio. Otras gestionan flotas vinculadas a beneficios para empleados, equipos comerciales o posiciones directivas. En otros casos, la flota forma parte de una estructura más amplia de movilidad, transporte, logística o servicios generales.

A pesar de estas diferencias, la sesión permitió identificar una serie de retos compartidos: la creciente carga administrativa, la dificultad para disponer de herramientas integradas, la presión sobre los costes, la transición hacia modelos más sostenibles, la necesidad de mejorar la autonomía del usuario y la complejidad de coordinar múltiples proveedores, departamentos y fuentes de información.

## ••• LA GESTIÓN DE FLOTAS, CADA VEZ MÁS ESTRATÉGICA

**Una de las principales conclusiones del *workshop* fue que la gestión de flotas ha dejado de ser una función meramente administrativa u operativa. Aunque sigue existiendo una parte importante de gestión diaria –altas, bajas, entregas, devoluciones, incidencias, facturación, mantenimiento, seguros, combustible, multas, documentación o sustituciones–, el área ha adquirido un papel mucho más transversal y estratégico.**

Las decisiones relacionadas con la flota impactan directamente en el presupuesto de la compañía, en los objetivos de sostenibilidad, en la experiencia del usuario interno, en la eficiencia del servicio, en la fiscalidad, en la seguridad laboral y en la reputación corporativa. En muchas organizaciones, además, la flota está conectada con compromisos ESG, políticas de reducción de emisiones, planes de movilidad sostenible y *reporting* no financiero.

Durante la sesión se puso de relieve que esta mayor importancia estratégica no siempre ha venido acompañada de mayores recursos. En muchas compañías, los equipos responsables de flota siguen siendo reducidos y deben asumir una carga creciente de trabajo, una mayor presión de reporte y una operativa cada vez más compleja. Esta tensión entre responsabilidad creciente y recursos limitados fue uno de los elementos más repetidos a lo largo del debate.

En este sentido, la flota se presenta como un ámbito en plena transformación: más visible, más exigente, más regulado y más conectado con la estrategia corporativa, pero todavía gestionado en muchos casos con estructuras, herramientas y recursos insuficientes para responder adecuadamente a esa nueva realidad.



«La gestión de flotas ha dejado de ser una función puramente administrativa para convertirse en un ámbito estratégico que impacta en costes, sostenibilidad, experiencia del empleado, fiscalidad, seguridad y eficiencia operativa».

## ••• COMPLEJIDAD OPERATIVA Y CARGA ADMINISTRATIVA

**Uno de los grandes puntos de consenso fue la creciente complejidad operativa asociada a la gestión de flotas. Las organizaciones deben coordinar un elevado número de procesos que, aunque individualmente puedan parecer sencillos, en conjunto generan una carga administrativa muy relevante.**

Entre las tareas más mencionadas se encuentran la gestión de solicitudes de vehículos, el seguimiento de pedidos, la coordinación con operadores de *renting*, fabricantes y concesionarios, la gestión de entregas y devoluciones, el control documental, la resolución de incidencias, la imputación de costes, la gestión de centros de coste, la actualización de bases de datos, el control de kilometraje, el seguimiento de repostajes o recargas, la atención a usuarios y la validación de facturas.

En compañías con flotas de gran volumen, esta operativa se multiplica exponencialmente. La sesión reflejó que una de las mayores dificultades no está únicamente en contratar vehículos, sino en gestionar todo el ciclo de vida asociado a cada uno de ellos. Un vehículo puede cambiar de usuario, centro de coste, ubicación, proyecto o unidad de negocio varias veces durante su vida útil, y cada cambio requiere una actualización correcta para evitar incidencias posteriores.

La facturación fue señalada como uno de los grandes puntos de dolor. La falta de información actualizada sobre asignaciones, movimientos o bajas provoca errores recurrentes en la imputación de costes. Esto genera reclamaciones internas, revisiones manuales y una carga adicional para los equipos de flota, que deben actuar como punto de conexión entre usuarios, departamentos financieros, operadores y unidades de negocio. También se destacó la dificultad de gestionar correctamente las bajas, los cambios de conductor o las reasignaciones. Cuando esta información no se comunica a tiempo, pueden producirse errores en la facturación, en la tributación, en la imputación de beneficios en especie o en la responsabilidad sobre el uso del vehículo.



## ••• MODELOS DE GESTIÓN: PREDOMINIO DEL CONTROL INTERNO

La sesión permitió comparar distintos modelos de gestión. Aunque existen fórmulas de externalización parcial, el modelo predominante sigue siendo el de gestión interna, especialmente en aquellas organizaciones donde la flota tiene una importancia operativa elevada o donde se requiere un conocimiento muy específico del negocio.

«No existe un modelo único de gestión de flotas: cada organización debe encontrar su equilibrio».

En general, las compañías externalizan determinados servicios –*renting*, mantenimiento, asistencia, seguros, combustible, telemática, gestión documental o soporte operativo–, pero conservan internamente la toma de decisiones, la definición de políticas, la interlocución con usuarios, la validación de necesidades y el control presupuestario.

Esta realidad responde a una idea muy repetida en la sesión: los proveedores pueden prestar servicios clave, pero no siempre conocen la operativa interna de la compañía con el nivel de detalle necesario. La gestión de una flota no se limita al proveedor de *renting* o al vehículo contratado; implica comprender la estructura interna, los centros de coste, las necesidades de cada área, la cultura del usuario, las políticas de compensación, los procedimientos de compras y las prioridades estratégicas de la organización.

Por ello, incluso en modelos con apoyo externo, sigue siendo imprescindible contar con una figura interna que coordine, supervise y tome decisiones. El debate mostró que la externalización puede ayudar a reducir carga administrativa, pero difícilmente sustituye por completo la necesidad de una gestión interna sólida.

En las conclusiones finales del *workshop* se subrayó precisamente que existen modelos de gestión diversos, pero que predominan los modelos internos, al tiempo que se destacó la necesidad de una gestión cada vez más transversal con otros departamentos .



## ••• TECNOLOGÍA, DIGITALIZACIÓN Y GESTIÓN DEL DATO

**La tecnología fue uno de los temas centrales del encuentro. La mayoría de participantes coincidieron en que la digitalización ha avanzado de forma significativa en los últimos años, pero también en que todavía no existe una herramienta plenamente integrada que resuelva de forma satisfactoria todas las necesidades de gestión.**

Muchas compañías han pasado de modelos basados en llamadas telefónicas, correos electrónicos y hojas Excel a entornos más digitalizados, con plataformas de proveedores, formularios internos, repositorios de datos, herramientas de solicitud, sistemas de aprobación, telemática, cuadros de mando y soluciones específicas para determinadas fases del proceso.

Sin embargo, el problema principal no es solo disponer de herramientas, sino conseguir que estén conectadas entre sí. En muchos casos, cada proveedor tiene su propia plataforma, cada departamento maneja su propia información y cada proceso genera datos que no siempre se integran de forma automática. Esto obliga a mantener repositorios manuales, duplicar información y realizar controles periódicos para corregir errores.

Durante la sesión se mencionaron desarrollos internos para gestionar solicitudes de vehículos, catálogos, *workflows* de aprobación o pedidos automáticos. También se habló de herramientas externas que funcionan como repositorios más estructurados que un Excel, pero que siguen requiriendo mantenimiento manual si no están integradas con los sistemas internos.



«El gran reto tecnológico no es tener más herramientas, sino conseguir que hablen entre ellas».

La principal necesidad detectada es avanzar hacia ecosistemas tecnológicos capaces de conectar solicitud, aprobación, contratación, entrega, asignación, uso, mantenimiento, facturación, reporting y baja del vehículo. Mientras esto no ocurra, las organizaciones seguirán dependiendo de soluciones parciales y del esfuerzo manual de los equipos responsables.

El dato se consolida así como uno de los grandes retos de la gestión de flotas. No se trata solo de tener información, sino de que sea fiable, actualizada, trazable y explotable. Sin un dato de calidad, es difícil tomar decisiones adecuadas sobre costes, emisiones, renovaciones, uso real, comportamiento del usuario, política de vehículos o necesidades futuras.

## ••• RELACIÓN CON EL USUARIO Y CULTURA DE USO DEL VEHÍCULO

**Otro de los aspectos más relevantes del debate fue la relación con el usuario del vehículo. La gestión de flotas no depende únicamente de contratos, proveedores o herramientas; depende también, en gran medida, del comportamiento de las personas que utilizan los vehículos.**

Los participantes coincidieron en que existe todavía una baja autonomía del usuario en muchos aspectos de la operativa diaria. Consultas básicas, incidencias sencillas, dudas sobre documentación, revisiones, mantenimientos, repostajes, recargas, llaves, multas o procedimientos siguen recayendo habitualmente sobre los equipos de flota, incluso cuando existen políticas, plataformas o proveedores que podrían resolver parte de esas cuestiones.

Este fenómeno genera una carga de trabajo constante. Se percibió claramente esta sensación cuando se afirma que el buzón de flota «no baja nunca» y que, con equipos reducidos, la gestión puede sentirse como «un cordón contra el mundo».

La sesión permitió identificar la necesidad de reforzar la cultura de responsabilidad del usuario. El vehículo corporativo debe entenderse como una herramienta de trabajo o un beneficio sujeto a normas claras, no como un elemento completamente delegado en el área de flota. Para ello, se considera necesario reforzar la comunicación interna, simplificar las políticas, clarificar responsabilidades y formar a los usuarios en el uso correcto de los vehículos y los procedimientos asociados.

También se debatió sobre la importancia de que las políticas de vehículos sean claras y suficientemente detalladas. Cuestiones como pérdida de llaves, errores en el repostaje, uso indebido, kilometraje, mantenimiento, limpieza, daños, multas o recargas deben estar reguladas de forma comprensible para evitar interpretaciones y conflictos posteriores.



## ••• SOSTENIBILIDAD, ELECTRIFICACIÓN Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

**La sostenibilidad fue uno de los bloques más relevantes del *workshop*. Todas las organizaciones participantes reconocen que la transición hacia modelos de movilidad más sostenibles es una tendencia clara e irreversible, impulsada tanto por la regulación como por las políticas corporativas, los compromisos ESG y la presión social.**

Sin embargo, también se puso de manifiesto que la electrificación de las flotas presenta importantes desafíos prácticos. La transición no puede abordarse únicamente desde el deseo de reducir emisiones o mejorar los indicadores de sostenibilidad. Debe analizarse en función del uso real de los vehículos, los desplazamientos habituales, la disponibilidad de infraestructura de recarga, la autonomía necesaria, el perfil de los usuarios, la ubicación de los centros de trabajo y la viabilidad económica.

En varios casos se comentó que los vehículos híbridos enchufables o eléctricos no siempre ofrecen el resultado esperado si el usuario no los utiliza adecuadamente o si no dispone de puntos de recarga. Los híbridos enchufables pueden quedar muy bien en términos de *reporting*, pero si no se cargan y se utilizan como vehículos de combustión, pueden acabar consumiendo más de lo previsto y generando una contradicción entre el objetivo declarado y el resultado real. También se destacó que el vehículo eléctrico puede funcionar bien en determinados usos urbanos, recorridos previsibles o desplazamientos de corta distancia, pero presenta más dificultades en flotas comerciales, técnicas u operativas que requieren flexibilidad, desplazamientos largos, disponibilidad permanente o rutas variables.

La infraestructura de recarga aparece como una barrera clave. Algunas compañías cuentan con puntos de recarga en sus centros, pero esto no siempre resuelve el problema cuando los vehículos duermen en casa del empleado, se desplazan por distintos territorios o prestan servicio en ubicaciones cambiantes. Además, la instalación de cargadores en domicilios particulares plantea cuestiones económicas, fiscales, laborales y de permanencia del empleado.

Por todo ello, la conclusión principal es que la electrificación debe abordarse caso por caso, con análisis real de uso y no mediante decisiones homogéneas aplicadas a toda la flota. La sostenibilidad es un objetivo compartido, pero requiere planificación, datos, infraestructura, pedagogía y una evaluación realista de la operativa.



«Electrificar no es solo cambiar vehículos: es rediseñar hábitos, infraestructuras y procesos».



## ••• LICITACIONES, MERCADO Y RELACIÓN CON PROVEEDORES

**Las licitaciones ocuparon una parte importante de la conversación. En un contexto de presión de costes, evolución tecnológica, cambios regulatorios e incertidumbre de mercado, el diseño de una buena licitación se ha convertido en una pieza crítica para la gestión de flotas.**

Las compañías participantes señalaron que las licitaciones actuales son mucho más complejas que hace unos años. Ya no basta con comparar cuotas. Es necesario valorar disponibilidad de vehículos, plazos de entrega, mantenimiento, red de talleres, servicio al usuario, flexibilidad, capacidad de adaptación, herramientas digitales, reporting, sostenibilidad, condiciones de devolución, penalizaciones, sustituciones y soporte operativo.

También se debatió sobre el equilibrio entre precio y servicio. En muchos casos, la presión presupuestaria empuja a priorizar el precio, pero los participantes advirtieron que una decisión basada únicamente en coste puede generar problemas posteriores en términos de operativa, tiempos de respuesta, satisfacción del usuario o carga administrativa interna. El mercado de renting también ha cambiado. Se percibe una mayor estandarización, menor flexibilidad y un incremento de la complejidad en la relación con operadores, fabricantes y concesionarios. Las compañías con modelos multiproveedor deben gestionar diferentes plataformas, condiciones, interlocutores y procedimientos, lo que añade una capa adicional de dificultad.

Asimismo, se abordó el impacto de los nuevos fabricantes, especialmente asiáticos, y la incertidumbre sobre su implantación real en flotas corporativas. Aunque existe mayor oferta y disponibilidad en algunos segmentos, todavía aparecen dudas sobre servicio postventa, mantenimiento, red de talleres, valor residual y aceptación por parte de operadores y usuarios.

En las conclusiones finales se apuntó que las licitaciones son una de las claves del éxito en la gestión de flotas y que el diseño adecuado de la parrilla de vehículos, condiciones y criterios de adjudicación resulta determinante para evitar problemas futuros.



## ••• PLANES DE MOVILIDAD Y NUEVAS FORMAS DE USO

El *workshop* también permitió abordar la evolución desde la gestión tradicional de flotas hacia una visión más amplia de la movilidad corporativa. En algunas organizaciones, la flota ya no se gestiona de forma aislada, sino conectada con viajes, rutas, taxis, vehículos compartidos, transporte de empleados, compensaciones económicas y planes de movilidad sostenible.

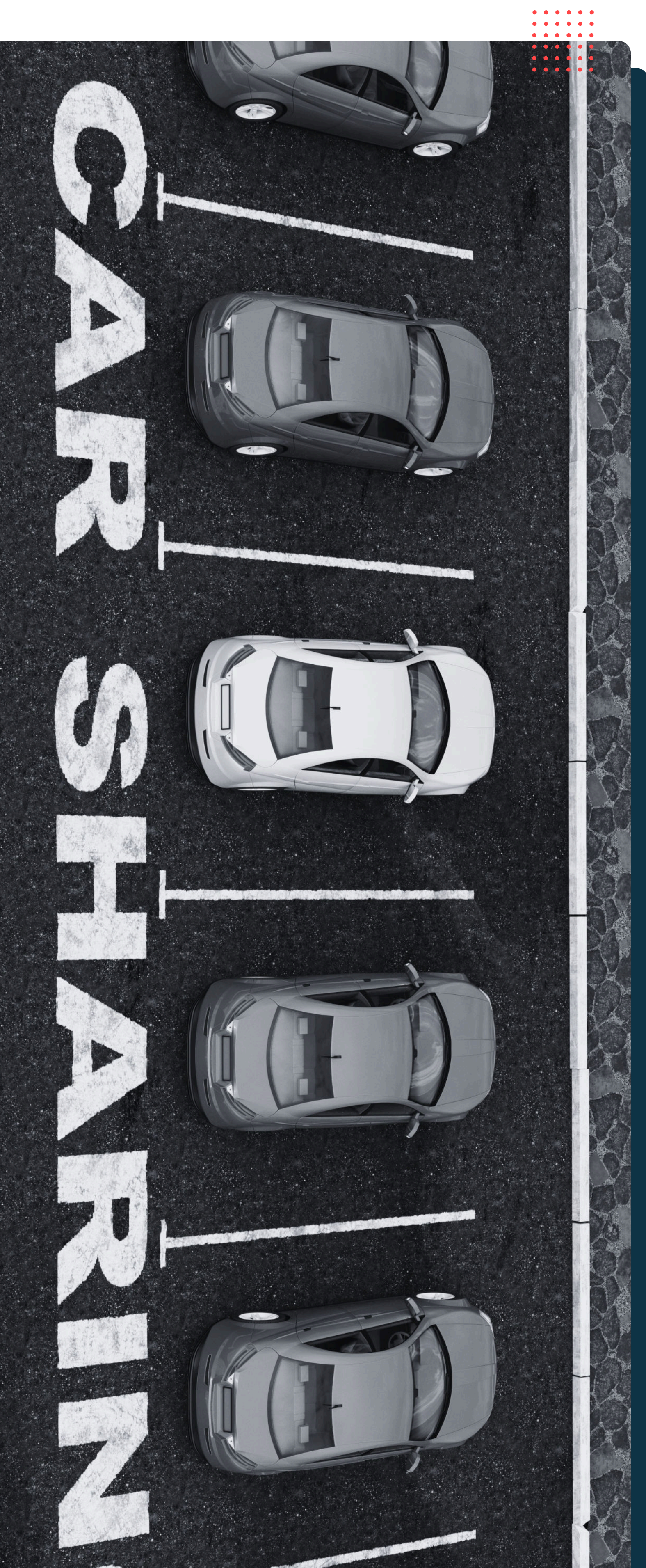
Se debatió sobre modelos como el *renting* compartido, el *car sharing* interno, los vehículos pool, el uso de vehículos para desplazamientos concretos, la compensación económica como alternativa al vehículo y la necesidad de racionalizar determinados desplazamientos.

Sin embargo, estas soluciones también presentan dificultades. El vehículo compartido requiere planificación, control de llaves, asignación de responsabilidades, gestión de incidencias, limpieza, mantenimiento y trazabilidad del uso. Además, no siempre cuenta con la aceptación de los usuarios, especialmente cuando supone una pérdida de comodidad frente al vehículo asignado individualmente.

La movilidad corporativa aparece así como un campo en expansión, pero todavía en proceso de maduración. Las empresas están explorando nuevas fórmulas, aunque su implantación depende mucho de la cultura interna, la dispersión territorial, los hábitos de desplazamiento, la existencia de centros de trabajo bien conectados y la capacidad de gestión de cada organización.



«La autonomía del usuario es tan importante como la tecnología».



## ••• GESTIÓN TRANSVERSAL Y COORDINACIÓN INTERNA

**Otro aprendizaje claro de la sesión es que la gestión de flotas no puede depender de un único departamento de forma aislada. Su complejidad exige una coordinación permanente entre distintas áreas de la organización.**

Compras interviene en licitaciones, negociación con proveedores y control de condiciones económicas. Finanzas participa en presupuestos, facturación, imputación de costes y *reporting*. Recursos Humanos se implica cuando el vehículo forma parte de la compensación, la retribución en especie o la política de beneficios. Sostenibilidad necesita datos para reportes ESG y reducción de emisiones. Operaciones requiere vehículos adecuados para prestar el servicio. Tecnología puede ayudar a integrar herramientas, automatizar procesos y explotar datos. Legal y Compliance pueden intervenir en privacidad, telemática, uso de datos o relación con empleados.

Esta transversalidad convierte la gestión de flotas en un espacio donde confluyen intereses y prioridades diferentes. Por eso, una de las claves identificadas es disponer de políticas claras, procesos bien definidos y una gobernanza interna que permita tomar decisiones equilibradas entre coste, servicio, sostenibilidad, usuario y eficiencia operativa.



## ••• PRINCIPALES CONCLUSIONES

**El *workshop* permitió confirmar que la gestión de flotas atraviesa un momento de transformación profunda. Las compañías se enfrentan a un escenario más complejo, más regulado, más exigente y más estratégico que en etapas anteriores.**

- 01** La flota ha dejado de ser una cuestión puramente operativa. Hoy es una palanca de eficiencia, sostenibilidad, control de costes y experiencia del empleado. Su impacto en la organización es mayor y, por tanto, también lo es la necesidad de gestionarla con criterios profesionales, datos fiables y una visión transversal.
- 02** La tecnología es imprescindible, pero todavía insuficiente. Existen herramientas, plataformas y soluciones parciales, pero no una respuesta integrada que cubra de forma satisfactoria todo el ciclo de vida del vehículo. Esta falta de integración obliga a mantener procesos manuales y genera ineficiencias.
- 03** El dato se convierte en un activo crítico. Sin información actualizada sobre uso, costes, emisiones, asignaciones, conductores, centros de coste, incidencias y kilometraje, es muy difícil tomar decisiones acertadas. La calidad del dato será uno de los grandes factores diferenciales en la gestión de flotas de los próximos años.
- 04** La electrificación avanza, pero no puede implantarse de manera uniforme. Requiere análisis individualizado, infraestructura, formación del usuario y una evaluación realista del uso de cada vehículo. La sostenibilidad debe ir acompañada de viabilidad operativa.
- 05** El usuario sigue siendo una pieza clave. La mejor política o herramienta pierde eficacia si el usuario no conoce sus responsabilidades, no comunica cambios, no realiza el mantenimiento adecuado o no utiliza correctamente el vehículo. La gestión de flotas requiere también pedagogía, comunicación y cultura interna.
- 06** Las licitaciones son cada vez más estratégicas. El precio sigue siendo importante, pero ya no puede ser el único criterio. Servicio, flexibilidad, disponibilidad, herramientas, soporte, sostenibilidad y capacidad de respuesta deben formar parte del análisis.

Por último, la sesión puso de manifiesto el valor de generar espacios de intercambio entre profesionales. Muchos de los retos son compartidos, aunque cada organización los viva con matices distintos. Compartir experiencias permite identificar buenas prácticas, anticipar problemas y construir conocimiento sectorial.

## ••• LÍNEAS FUTURAS DE TRABAJO

**El *workshop* ha permitido identificar una serie de retos compartidos que, por su relevancia y complejidad, podrían dar lugar a futuras líneas de trabajo dentro del ecosistema de IFMA España. La gestión de flotas se encuentra en un momento de transformación y requiere espacios de reflexión continuada que permitan profundizar en aquellos aspectos que más preocupan a las organizaciones.**



Entre las posibles líneas de continuidad, destaca la oportunidad de organizar nuevas sesiones monográficas centradas en cuestiones específicas detectadas durante el debate, como la digitalización de la gestión de flotas, la integración de herramientas y datos, la electrificación, la infraestructura de recarga, el diseño de licitaciones, la fiscalidad, la experiencia del usuario, los planes de movilidad sostenible o los modelos de externalización.

Asimismo, este informe puede servir como punto de partida para seguir generando conocimiento sectorial, contrastar buenas prácticas y promover el intercambio entre profesionales que gestionan realidades muy diversas, pero que comparten desafíos comunes. La diversidad de experiencias recogidas en la sesión confirma el valor de este tipo de encuentros como espacios de aprendizaje práctico, conversación profesional y conexión entre organizaciones.

De cara al futuro, IFMA España podrá valorar la continuidad de esta línea de trabajo mediante nuevos *workshops*, grupos de contraste o publicaciones específicas que contribuyan a profesionalizar aún más la gestión de flotas y su conexión con el *facility management*, los servicios generales, la movilidad corporativa y la sostenibilidad.

## ••• CIERRE

**El *workshop* *Gestión de flotas. Todo va sobre ruedas* ha permitido constatar que las organizaciones se encuentran ante un ámbito de gestión cada vez más complejo, pero también cada vez más relevante. La flota conecta con la actividad diaria de la empresa, con la eficiencia económica, con los objetivos de sostenibilidad y con la experiencia de las personas.**

La principal enseñanza de la sesión es que no existe una solución única. Cada compañía debe encontrar su propio equilibrio entre coste, servicio, sostenibilidad, tecnología, cultura interna y necesidades operativas. Sin embargo, sí existen retos comunes y aprendizajes compartidos que pueden ayudar a avanzar hacia modelos de gestión más eficientes, profesionales y sostenibles.

En este contexto, IFMA España puede desempeñar un papel relevante como espacio de encuentro, reflexión y generación de conocimiento entre profesionales que gestionan realidades complejas y que necesitan anticiparse a los cambios que ya están transformando la movilidad corporativa y la gestión de activos asociados al servicio.



## ••• ORGANIZACIÓN, COORDINACIÓN Y PARTICIPANTES

El *workshop* de gestión de flotas y el presente informe han sido organizados y coordinados por IFMA España, con el impulso de Almudena García, *sponsor* de la Comisión de Sostenibilidad y Vocal de la Junta Directiva de IFMA España, y Rubén Hernández, gerente de IFMA España.

IFMA España agradece a Serveo la cesión del espacio y la participación de todos los profesionales asistentes, cuyas aportaciones han permitido construir una visión plural, práctica y realista sobre los retos actuales de la gestión de flotas en las organizaciones.



**José Manuel García Yamuza**  
Responsable de Proyectos Logísticos  
CaixaBank Facilities Management



**María Muñoz Villacián**  
Responsable de Grandes Cuentas y Renting  
Renault España



**Ana Cabello Bueno**  
Directora C&B  
Capgemini



**Laura Ortega Revilla**  
Subdirectora de Servicios Generales  
RTVE



**Esteban Puig Arguiñano**  
Business Development  
Chargeguru

**Paloma Sánchez Ruiz**  
Responsable de gestión de transportes  
RTVE



**Juanma Fernández**  
Global Mobility Manager  
Grup Mediapro



**Arantzazu Fernández García**  
Gerente de Compras Estratégicas, Dirección  
de Supply Chain, Riesgos y Cambio Climático  
Serveo



**Juani Celada Martínez**  
Responsable de flota  
Makro

**Mariana Guerra Martí**  
Buyer, Compras Estratégicas  
Serveo



**David Montilla Hernando**  
Gestor de flota  
Moeve



**Helson Leal Peña**  
Asesor técnico Madrid  
Radiobit Sistemas, S.L.



**Rubén Matarín Gómez**  
Dir. Flota  
Nealis



**Adela Cuadros Roca**  
Digital Facility Management  
Vodafone



**José Luis Martín Criado**  
Gestor de flota  
Red Eléctrica Corporación

CON LA COLABORACIÓN DE LAS ASOCIACIONES



## **Título**

*Workshop: Gestión de flotas. Todo va sobre ruedas.  
Informe de conclusiones*

## **Edición**

Junio de 2026

## **Diseño y maquetación**

Óliver Mayorga López  
IFMA España

Elaborado con  por IFMA España



[www.ifma-spain.org](http://www.ifma-spain.org)

