

# DOCUMENTACIÓN

# ASAMBLEA GENERAL

*SÁBADO 21 DE JUNIO DE 2025*

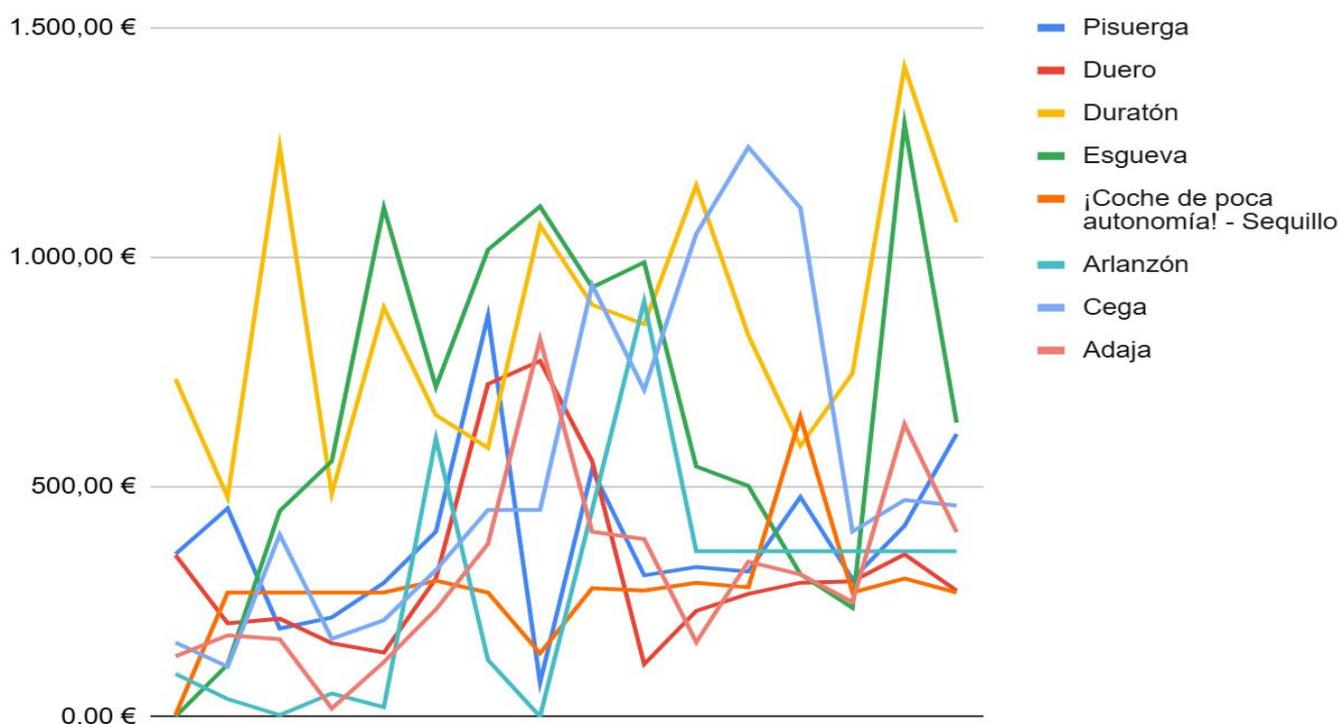
## *ÍNDICE*

<b>ESTADO DE LA COOPERATIVA</b>	<b>2</b>
<b>PLAN DE EMPRESA 2024-2026</b>	<b>6</b>
<b>APROBACIÓN DE LAS CUENTAS DE 2024</b>	<b>8</b>
<b>SUBVENCIONES DESCARBONIZACIÓN - VALLADOLID MISIÓN</b>	<b>9</b>
<b>CROWDFUNDING</b>	<b>11</b>
<b>NUEVAS SUBVENCIONES</b>	<b>12</b>
<b>RED MOVILIDAD</b>	<b>13</b>
<b>CONVENIOS Y COLABORACIONES</b>	<b>14</b>
<b>ESTADO DEL VEHÍCULO DE BURGOS</b>	<b>15</b>
<b>ESTRATEGIA PARA EXPANSIÓN A NUEVOS MUNICIPIOS</b>	<b>16</b>
<b>RENOVACIÓN DE FLOTA</b>	<b>17</b>
<b>PERMANENCIA MÍNIMA DE 3 MESES</b>	<b>18</b>
<b>CONTRATACIÓN DE TRABAJADOR/A</b>	<b>19</b>
<b>REMUNERACIÓN DE INVERSIÓN A CAPITAL SOCIAL</b>	<b>20</b>
<b>RENOVACIÓN DEL CONSEJO RECTOR</b>	<b>21</b>
<b>MIRANDO AL FUTURO - RETOS Y OPORTUNIDADES</b>	<b>22</b>

## ESTADO DE LA COOPERATIVA

### DATOS DE USO

Después de la actualización de la toma de datos y análisis que comenzamos en 2024 ya tenemos una visión más amplia de los usos de los vehículos. A continuación se muestra una gráfica de la facturación de cada vehículo, la cual nos indica directamente el uso que han tenido nuestros coches desde enero de 2024 a abril de 2025:

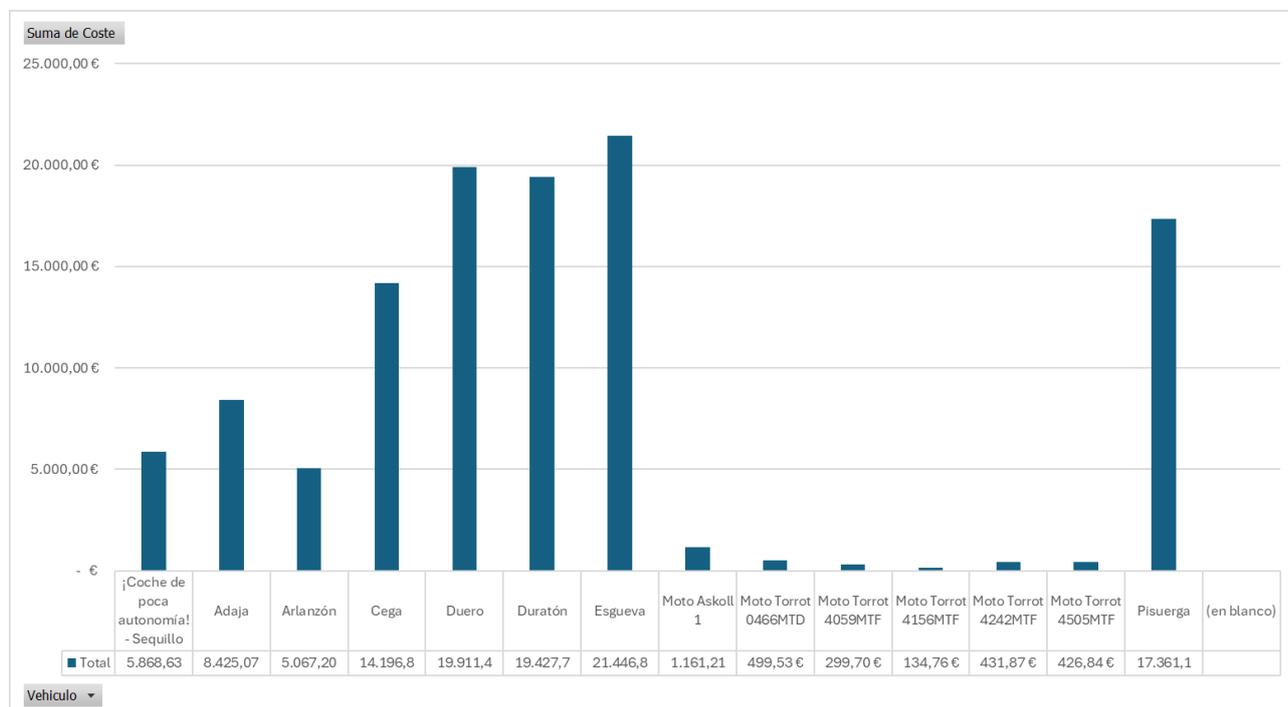


Se puede apreciar como los últimos meses hay una estabilización en el uso de los coches pequeños tipo ZOE en el entorno de los 400€ de media mensual, Los dos coches de más autonomía, Duratón y Esgueva tienen unos usos más irregulares al tener usos de larga duración. Esgueva que se desplazó de zona bajó en facturación pero se ve como comienza a remontar afianzando su uso en Parquesol.

Habrá que seguir la tendencia de Arlanzón que ha vuelto a estar disponible en Burgos después de un periodo de renting. Duero y Adaja están en la zona baja por lo que se deberá intentar aumentar su uso con campañas de marketing. Sequillo sigue en renting lo que implica que covaresa no tenga disponible un coche habitualmente y hay usuarios que están reclamando que esté disponible.

A continuación se incluye también un informe con el acumulado de usos de cada uno de los vehículos. El importe que aparece, no es realmente el ingreso generado por el vehículo porque hay usos que se han realizado para tareas internas de la cooperativa y también porque lo que aparece en el informe es saldo, y ya sabéis que cuando se hace una recarga de dinero se da un saldo gratis, por lo que el ingreso real del vehículo será aproximadamente un 85% del importe reflejado. En este

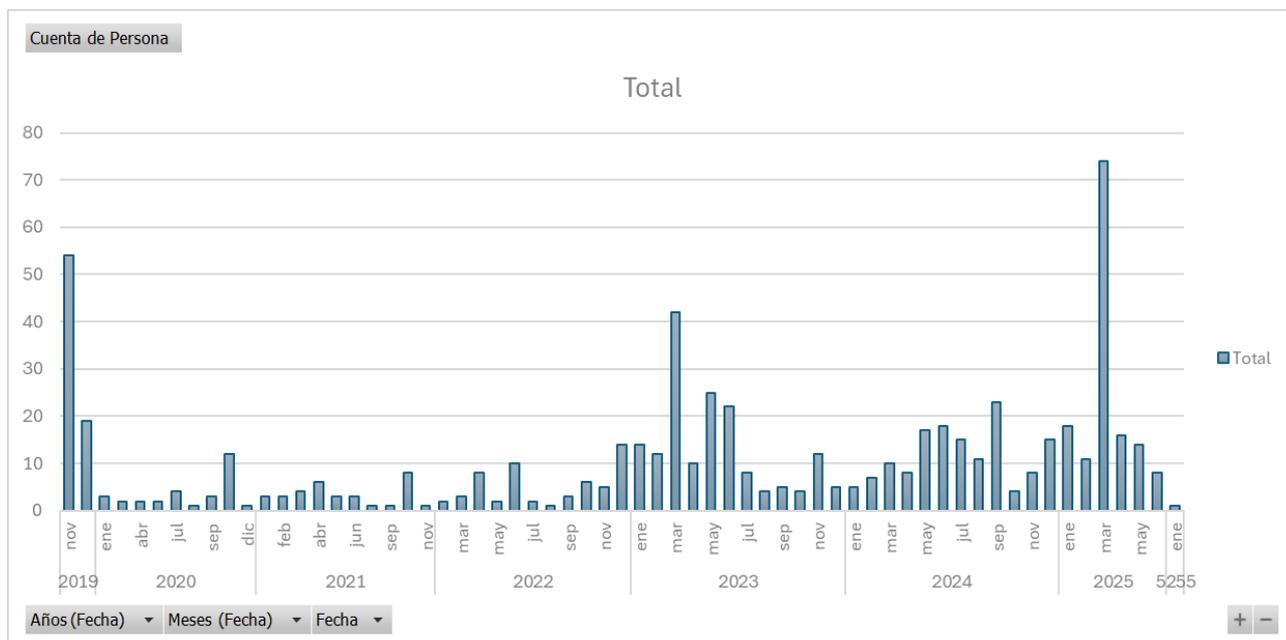
informe podemos ver como el vehículo con menor facturación es el vehículo que está en Burgos, incluso inferior a Sequillo que tuvo un importe de adquisición muy inferior (3000€ frente a 19000€) y por eso se tratará más adelante la situación de Burgos. También se puede ver como hay una moto con un ingreso muy inferior, y es porque esa moto ha tenido un problema y no está operativa y estamos esperando a que Terror nos diga cómo proceder al estar en garantía.



Vehículo	Facturación
¡Coche de poca autonomía! - Sequillo	5.868,63 €
Adaja	8.425,07 €
Arlanzón	5.067,20 €
Cega	14.196,83 €
Duero	19.911,48 €
Duratón	19.427,70 €
Esgueva	21.446,84 €
Moto Askoll 1	1.161,21 €
Moto Torrot 0466MTD	499,53 €
Moto Torrot 4059MTF	299,70 €
Moto Torrot 4156MTF	134,76 €
Moto Torrot 4242MTF	431,87 €
Moto Torrot 4505MTF	426,84 €
Pisuerga	17.361,14 €
(en blanco)	
<b>Total general</b>	<b>114.658,81 €</b>

El número de socios y usuarios sigue creciendo a un ritmo sostenido, habiéndose dado de alta en la cooperativa en 2024 un total de 141 personas, de las cuales 79 personas fueron cooperativistas y el resto apadrinados, o provenientes de entidades con convenio, o usuarios dados de alta en

promociones. El número de personas de baja fue de 11 personas, principalmente porque han cambiado su lugar de residencia a municipios donde no se ofrecen servicios de la cooperativa, aunque algún caso se ha debido también a que simplemente se habían hecho para apoyar el proyecto y en algún caso, debido a no estar satisfecho con el servicio.



## DEUDA

### DEUDA EN VEHÍCULOS

La deuda de la cooperativa corresponde a los pagos de las letras de los préstamos bancarios que se obtuvieron para la compra de varios vehículos y al capital social voluntario que han aportado los ekiwers en los diferentes crowdfunding, es decir, en ampliaciones de capital. El estado actual de los préstamos es el siguiente:

#### Coches

Nombre	Coste total IVA	Coste con Financiacion	Pago 1ª cuota	Pago mensual	Fecha inicio	Fecha Final	Meses Financiacion	Meses Pagados	Meses por pagar	Coste por pagar
<b>Cega</b>	20.900,00 €	23.180,00 €	14.900,00 €	115,00 €	02/2023	01/2029	72	29	43	4.945,00 €
<b>Duraton</b>	30.000,00 €	36.815,20 €	10.000,00 €	446,92 €	04/2023	03/2028	60	25	35	15.642,20 €
										<b>20.587,20 €</b>

#### Motos

Capital Pendiente Actual	Capital Prestado	Capital Prestado con Intereses	Pagado	Meses pendientes
18.151,65 €	22.000,00 €	23.368,38€	5.216,73€	19

Actualmente solo quedan por pagar parte de 2 coches y el préstamo adquirido para la compra de las motos Torrot el cual asciende a 18.151€. por lo que **la deuda actual total en vehículos es de aproximadamente 38.291€**

### DEUDA CAPITAL SOCIAL VOLUNTARIO

Ekiwi tiene también una deuda sin fecha de devolución que es el capital social voluntario aportado por los cooperativistas, es decir, el capital que nos han prestado en los diferentes crowdfunding y que se remunera al 1.5%. Dicho capital asciende aproximadamente a 78.700€ tras **haber devuelto más de 55.530€** en toda la vida de la cooperativa.

Este capital voluntario se está remunerando actualmente al 1.5% de interés, que es un interés mucho más bajo que el que se consigue con los préstamos bancarios, como puede ser el de compra de motos que es al 4% o la financiación realizada por el propio concesionario para los vehículos adquiridos que está por encima del 6%.

Es destacable que en estos últimos años se ha devuelto mucha deuda tanto devolución de préstamos como devoluciones de capital social voluntario. En 2025 se ha devuelto de capital voluntario 25.400€, en 2024 un total de 16.450€ y en 2023 se devolvieron 12.150€. Estas devoluciones entendemos que se encuentran entre retiradas normales de capital y ha supuesto que **la deuda total entre capital social voluntario y préstamos de vehículos se reduzca hasta los 117.000€.**

Actualmente, se continúa devolviendo préstamos con un importe de 1500€ mensuales, más las retiradas de capital voluntario que no son constantes.

## **PLAN DE EMPRESA 2024-2026**

Desde enero de 2024 con el cambio de la metodología de trabajo se ha trabajado en un nuevo plan de empresa a tres años para ver la situación de la cooperativa tras las dos subvenciones en las que estamos trabajando en 2024 y que nos están ayudando a crecer.

**Estado actual:** Durante 2024 se realizó un gran esfuerzo económico para pagar todos los gastos que suponen las subvenciones que nos ha concedido el Ayto de Valladolid lo que implica que hemos pasado la mayor cuota de endeudamiento hasta la fecha. En febrero de 2025 el Ayto ingresó la otra mitad de las subvenciones, es decir, unos 22.000€, lo que supuso esa “V” que se aprecia en la gráfica de tesorería del anterior informe. Para solventar ese problema de tesorería puntual se contó con una ampliación puntual de la capital voluntario que abrimos sin la modalidad de crowdfunding y se consiguió la cantidad de 12.000€.

En los siguientes años, seguimos devolviendo los préstamos y el plan indica un periodo de estabilidad de tesorería pero en una franja muy cerca de 0 por lo que sería conveniente aumentar el capital mediante más rondas de financiación para evitar riesgos. Aumentar los ingresos y contener el gasto ayudará a tener una tesorería más saneada. **Actualmente la mitad de la facturación se está dedicando a la amortización de préstamos** lo que hace muy difícil que la tesorería aumente. Sobre todo, se hace hincapié en los ingresos por publicidad que han bajado considerablemente por la pérdida de patrocinadores, y que habrá que hacer un esfuerzo, por ejemplo contactando con alguna agencia de publicidad, que permita recuperarlos.

**Corto plazo:** A corto plazo, el plan es estabilizar los vehículos que tenemos, consiguiendo un mayor uso en cada uno de ellos, ajustando los gastos al máximo posible y ampliar la flota con nuevos vehículos de los cuales tengamos garantizado ingresos, es decir, en renting o algún sistema mixto para ayuntamientos o empresas. De esta forma, el crecimiento sería seguro y sin comprometer la cooperativa. Se plantea hacer este mismo año una o dos rondas de financiación para pagar un nuevo vehículo y para tener margen en tesorería.

**Largo plazo:** a largo plazo la cooperativa tiene que seguir creciendo para poder contar con una plantilla de trabajadores estable. Se observa que muchos de los ingresos y gastos aplicables a esa plantilla se pueden obtener de proyectos y subvenciones, por ejemplo en 2024 en vez de haber contratado tantos servicios externos, mucho de ese trabajo se podría haber realizado ya con nuestros trabajadores. El plan incluye 500€ al mes para un trabajador autónomo externo en 2026. Con el fin de hacer comprensible al máximo el estado del plan de empresa y el futuro a corto plazo se han sacado una serie de conclusiones que ayudan a conocer el estado de la cooperativa:

- 1. Aumentamos ingresos:** Gracias a que la flota y las localizaciones de vehículos han crecido durante 2024, los ingresos medios por mes a costa de las recargas de saldo en 2025 ascienden a 3000€ de media, además, tenemos coches en renting que han aportado 300€ de ingresos. Todo esto supondría en 2024 una facturación estimada, sumando los ingresos por publicidad de 37.000€. En 2025, y debido a todo el impacto de la publicidad y campañas asociadas a las subvenciones y a los ingresos por motosharing, se prevé un aumento de los ingresos mensuales a 3.500€ al mes, que sumado a la facturación por publicidad ascendería a 48.700€ y en 2026 se prevé incrementar la facturación hasta los 57.000€. **Tanto en 2025**

como en 2026 se ha tenido en cuenta ingresos por nuevos coches en renting para ayuntamientos o empresas, uno en 2025 y 2 en 2026.

2. **Los gastos se estabilizan:** la cooperativa cuenta con gastos fijos que cuantos más vehículos tengamos, menor es el **gasto por vehículo**, en 2024 fue de 274€ por coche, en 2025 sería de 271€ y en 2026 de 167€. Se incluye ya una pequeña partida para trabajadores externos, que se podría incrementar. El gasto por recarga estaba en 530€ mes en 2024 y en 2025 esta en 550€ cuando estamos realizando un mayor uso, esto es gracias a la facilidad de usar las tarjetas específicas de cada cargador y dejar de abusar de electromaps que es más caro, además al conseguir llaveros de iberdrola tenemos un descuento en recargas.

## **APROBACIÓN DE LAS CUENTAS DE 2024**

Cada año traemos a la asamblea general la aprobación de las cuentas, porque así lo indica la Ley de Cooperativas de Castilla y León, y porque además, desde eKiwi movilidad nos gusta que tengas toda la información posible sobre el estado de la cooperativa, y las cuentas son una parte muy importante.

Lo primero, indicar que la contabilidad y por lo tanto las cuentas anuales, nos las realiza la cooperativa Arija, porque entendemos que es una tarea compleja que se debe hacer por profesionales y no por las personas del consejo rector que no tienen los conocimientos necesarios para ello.

Lo segundo, indicar que la documentación sobre las cuentas se enviará a lo largo de la semana, puesto que la gestoría todavía está realizando el último repaso para comprobar que todo es correcto.

Lo tercero, es que las cuentas de 2024 tienen un cierto “factor externo” que hacen que el resultado (de pérdidas) no es que no sea correcto, porque lo es, pero si tiene un matiz muy importante, que son las subvenciones de los proyectos “Valladolid Respira” y “eKiwi motosharing”. La subvenciones del Ayuntamiento de Valladolid por los proyectos de “eKiwi motosharing” y “Valladolid Respira” suponen unos como ingresos totales 51.170€ y unos gastos aproximados de unos 30.000€ a mayores de recursos propios, se han cobrado en diciembre de 2023 y en marzo de 2025, pero se han ejecutado en 2024, por lo tanto, en este 2024 hemos gastado el dinero de las subvenciones y también el capital propio que se exige aportar para estas subvenciones, pues el plazo de ejecución de la subvención era de 12 meses y se marcó como inicio de la subvención el 15 de diciembre de 2023. Esto quiere decir que igual que en el ejercicio de 2023 se dieron unos beneficios que no eran reales, porque se recibieron en diciembre de 2023 unos 25.000€ de adelanto de la subvención que contabilizaron como ingresos, en 2024 se darán unas pérdidas que no son reales porque la mayor parte de esas pérdidas se compensan con las dos partidas de la subvención recibidas en diciembre de 2023 y marzo de 2025.

## **SUBVENCIONES DESCARBONIZACIÓN - VALLADOLID**

### **MISIÓN**

Lo primero que debemos decir de los dos proyectos es que han sido más difíciles de ejecutar de lo que habíamos previsto en un inicio, y que el proceso de justificación de gastos también ha sido mucho más complicado de lo que inicialmente habíamos pensado, por lo que todo este trabajo extra ha supuesto que las energías del consejo rector se hayan tenido que volcar demasiado en estos proyectos, teniendo que dejar para más adelante otras tareas en las que estaba inmersa la cooperativa, ya que se dio prioridad a estas dos subvenciones por el importe económico que representaban.

Lo segundo, es que a la hora de hacer la solicitud de las subvenciones se incluyeron varias partidas para proveedores externos (entidades con las que colaboramos asiduamente), que una vez entregados los proyectos y evaluados, podría haber sido una mejor opción contratar a una persona para realizar todos esos trabajos externos, pero la rigidez de las subvenciones no permitían hacer estos cambios a posteriori.

Lo tercero, es que estas subvenciones han permitido que se hayan podido profesionalizar algunos servicios, por lo menos durante 2024 y 2025, como son la contabilidad o las redes sociales, lo cual ha sido una muy buena noticia.

Lo último, es que aunque se contrató un servicio para la gestión de ambos proyectos (tal y como estaba indicado en los presupuestos para la solicitud de las subvenciones), el resultado no fue bueno, ya que la entidad contratada no hizo un buen seguimiento de los proyectos ni se fue resolutiva cuando desde el consejo rector de la cooperativa se planteaban los pasos a seguir o las dudas a resolver, lo que hizo que buena parte del trabajo se tuviese que asumir por el consejo rector, por lo que la evaluación de la entidad que hizo la gestión de los proyectos fue negativa.

### **VALLADOLID RESPIRA**

El proyecto "Valladolid Respira" tenía como finalidad principal dar visibilidad a una nueva forma de movilidad más sostenible y más respetuosa con las personas y con el medio ambiente, que es la misión de la cooperativa, y este objetivo se ha cumplido con creces.

Se han realizado más de 10 charlas, se ha mantenido una oficina de resolución de dudas sobre movilidad, se han mantenido reuniones con distintos agentes de la ciudad consiguiendo la firma de convenios (falta ponerlos en marcha) con la Universidad de Valladolid y la Feria de Valladolid, se ha participado en mercadillos ecológicos, y se ha afianzado nuestra relación con la concejalía de movilidad del Ayuntamiento de Valladolid lo que supuso que finalmente se pudiese disponer de plazas de aparcamiento exclusivas para carsharing.

El proyecto también tenía como objetivo incentivar a las personas a dar de baja su antiguo coche de combustión y pasar a formar parte de la cooperativa, regalando un con 200€ de saldo gratis para usar en los servicios de carsharing y motosharing, y que aunque no era el objetivo principal del proyecto, consiguió que 4 personas se animasen a dar el paso.

## **MOTOSHARING**

El proyecto de “eKiwi motosharing” también como objetivo complementar el servicio de carsharing que ya se ofrecía desde la cooperativa, ya que como siempre hemos dicho, la movilidad en coche no está pensada para dentro de la ciudad, sino para moverse hacia la provincia o más allá, y por lo tanto la pata de movilidad urbana quedaba un poco coja, y el motosharing era la solución.

El mayor problema de este proyecto fue encontrar un proveedor de motos que tuviese modelos compatibles con nuestra plataforma telemática. Estos nos hizo visitar varias empresas hasta que al final se eligió a la marca Torrot y su modelo MUVI como las motos del servicio de motosharing, debido a factores como ser una marca con venta directa en España, equipo propio de I+D+i, facilidad de instalación del hardware telemático, por citar algunas.

Una vez elegidas y compradas las motos se pasó a adaptar la aplicación móvil existente, puesto que un requisito indispensable para el consejo rector es que tanto las motos como los coches pudiesen usarse a través de la misma aplicación. Para ello se trabajó con la cooperativa TMF, que es nuestro proveedor de servicios de carsharing, y tras varios meses, ya que era la primera vez que esta entidad se enfrentaba a un proyecto de motosharing, conseguimos hacer funcionar el servicio y tener un producto mínimo usable por los cooperativistas, para después poco a poco ir introduciendo mejoras en la app (proceso en el que todavía seguimos), y que la experiencia de usuario sea cada vez mejor.

En la actualidad el servicio de motosharing ya está totalmente operativo y cuenta con 6 motos (aunque una de ellas está pendiente de reparación). Los usos de las motos poco a poco van subiendo, y aunque siempre hemos tenido claro qué hacer rentable un servicio de motosharing sería complicado por el alto coste de adquisición de las motos y porque es necesario tener una flota más amplia, se sigue trabajando para que este servicio sea una alternativa viable para la movilidad dentro de la ciudad.

## **CROWDFUNDING**

Desde eKiwi movilidad hemos realizado varios “crowdfunding”. Sin embargo, lo que en eKiwi llamamos “crowdfunding” son realmente ampliaciones de capital remuneradas, es decir, que los cooperativistas hacen un préstamo a la cooperativa, o bien compras de saldo bonificadas, pero no es un crowdfunding convencional.

¿Cuáles son las diferencias?

- En un crowdfunding tradicional, el usuario que realiza una aportación, puede deducirse en el IRPF hasta el 80% de esta aportación si no supera un importe de 250€, mientras que en nuestras ampliaciones de capital esto no es posible.
- En un crowdfunding tradicional, el dinero aportado por los inversores no se devuelve, mientras que en nuestras ampliaciones de capital si es posible solicitar la devolución
- En un crowdfunding tradicional, la plataforma que lo gestiona se queda con un % de lo recaudado, mientras que en nuestras ampliaciones de capital no hay ese tipo de comisiones.

Teniendo en cuenta las diferencias indicadas, lo más importante es que si se realiza un crowdfunding “tradicional” podríamos obtener unos recursos adicionales, un ingreso extra por así decirlo, que no sería necesario devolver, y que puede utilizarse para poder adquirir por ejemplo un nuevo coche sin tener que recurrir a más préstamos.

Además, las plataformas de crowdfunding como por ejemplo Goteo, también nos permitirían poder llegar a potenciales clientes que ahora mismo, por la razón que sea, no nos conocen o no se habían planteado invertir en eKiwi movilidad.

**Teniendo en cuenta lo anterior, desde el consejo rector se propone realizar un crowdfunding en una plataforma como [Goteo.org](https://goteo.org) para poder adquirir un nuevo vehículo, y esto es lo que se lleva a votación.**

## **NUEVAS SUBVENCIONES**

Desde eKiwi movilidad valoramos de forma positiva poder cubrir parte de nuestra actividad en base a subvenciones, puesto que esto es una forma de poder seguir transformando la movilidad en nuestras ciudades.

En este informe se ha explicado el trabajo hecho con las subvenciones del Ayuntamiento de Valladolid dentro del paraguas “Valladolid Misión” y encajadas dentro de los proyectos de descarbonización, y que fueron el resultado de los proyectos de “Valladolid Respira” y “eKiwi motosharing”.

Dentro de esta línea de trabajo, actualmente tenemos dos subvenciones:

### **Kit Bono Digital**

Es una subvención que se ofrece a nivel estatal para todas las empresas, y que tiene un importe en función del tamaño de la empresa y de otras métricas, y que está pensada para la digitalización de las empresas. En nuestro caso concreto, tiene importe de 2000€ destinado a la inversión en software y 1000€ adicionales que se pueden destinar a equipamiento informático. Con esta subvención se va a abordar la automatización de varios procesos de la cooperativa, como el alta de usuarios, la facturación, etc, y también poder disponer de un ERP donde llevar toda la contabilidad e información de la cooperativa, que actualmente está llevándose en Excel. Esta subvención está concedida y se está tramitando con la cooperativa Som IT.

### **Plan MOVES III**

El plan moves permite subvencionar la adquisición de vehículos eléctricos y también la adquisición e instalación de infraestructura de recarga. En nuestro caso, se ha solicitado la subvención por la adquisición de las 5 motos 100% eléctricas de la marca Torrot y que forman parte del proyecto de “eKiwi motosharing”. El importe subvencionable para PYMES por cada moto es de 750€. Actualmente, la subvención está solicitada y se ha enviado la información requerida de subsanación en el mes de mayo, por lo que se estima, que teniendo en cuenta que los plazos de resolución de estas subvenciones superan los 12 meses, si se concede la subvención, que se da por hecho que sí porque había fondos disponibles, podría ser efectiva a finales de 2025.

Debemos seguir trabajando para conseguir estas subvenciones que nos permitan seguir transformando la movilidad, pero también teniendo en cuenta el tiempo y los recursos que pueden suponer estas subvenciones, y también, valorando de forma correcta los pros y contras de las mismas, puesto que no consiste en presentarse por presentarse o realizar proyectos por el simple hecho de poder recibir una subvención (que puede luego no conseguirse), y también teniendo en cuenta el tamaño y fondos propios necesarios, puesto que muchas subvenciones que están apareciendo requieren de una inversión inicial o de una dotación de recursos que no pueden ser abordados por eKiwi movilidad, pero que sí que pueden ser abordados dentro del paraguas de.

La próxima subvención a la que podríamos presentarnos sería a [Vivaces - Medio Rural](#)

## ***RED MOVILIDAD***

Red movilidad es una cooperativa de segundo grado que se ha formado con la mayoría de las distintas cooperativas de carsharing que existen actualmente en España, y por supuesto, está eKiwi movilidad.

La formación de esta cooperativa de segundo nivel, la verdad es que ha sido bastante complicada, y no por la voluntad de las cooperativas que formamos parte, sino por los trámites burocráticos por un lado y por la falta de conocimiento de cómo hacerlo por otro, que ha hecho que se haya tardado aproximadamente 12 meses en completar el proceso, pero ya podemos decir, que desde el pasado mes de mayo existe Red Movilidad dada de alta oficialmente.

Red Movilidad principalmente pretende ser un espacio de intercambio de ideas, conocimiento, propuestas, debates, etc. de las distintas cooperativas que formamos parte, pero no solo eso, sino que también pretende ser un paraguas y dar encaje jurídico tanto a compras conjuntas de materiales, como, y de forma muy importante, a la presentación a subvenciones, puesto que las nuevas convocatorias cada vez tienen mayores requisitos que son difíciles de cumplir acudiendo a ellas en solitario cada cooperativa.

## **CONVENIOS Y COLABORACIONES**

A lo largo de este año se han firmado convenios de colaboración con distintas entidades destinados a fortalecer nuestros lazos con otras entidades y asociaciones, a permitir ampliar la base de posibles usuarios de una forma controlada, y también a poder ofrecer mejores servicios a nuestros cooperativistas.

### **Feria de Valladolid**

Firmado a principios de año, va a permitir que las personas que trabajan para Feria de Valladolid puedan usar los servicios de eKiwi movilidad proporcionándoles acceso al servicio de carsharing. Aunque el convenio se firmó hace unos meses, está costando ponerlo en práctica debido a distintas circunstancias, y se espera poderlo dar un impulso en verano para que esté operativo de cara a septiembre.

### **Universidad de Valladolid (UVa)**

Firmado a principios de año, va a permitir que las personas que trabajan para la UVa puedan usar los servicios de eKiwi movilidad proporcionándoles acceso al servicio de carsharing y motossharing. Aunque el convenio se firmó hace unos meses, está pendiente de realizarse la comunicación pública y ponerlo en práctica debido a distintas circunstancias, y se espera poderlo dar un impulso en verano para que esté operativo de cara a septiembre.

Desde eKiwi movilidad se apuesta por seguir haciendo convenios de colaboración con otras entidades que comparten valores, y se plantea como primera opción a Fiare, y en concreto con el GIT de Castilla y León, pues ya se han tenido contactos entre personas de ambas entidades pero a las que todavía no se le ha dado un enfoque formal. Se podrían plantear también convenios con otros colectivos como La Curva, Greenpeace, etc.

## **ESTADO DEL VEHÍCULO DE BURGOS**

En el mes de noviembre de 2023 se lanzó el servicio de carsharing en Burgos. El vehículo elegido fue un Renault Zoe de 50 kWh de batería y con carga rápida, puesto que la red pública de recarga de Burgos, gestionada por Zunder, solo tiene puntos de recarga rápida.

Durante este más de año y medio se han realizado distintas actividades para dar a conocer el servicio de movilidad compartida en la ciudad de Burgos, como charlas, presentaciones públicas, actividades conjuntas con otros colectivos, pegada de carteles, participación en ferias, etc. Además, también se firmó un convenio de colaboración con la cooperativa “Energética S.Coop” por el cual todos sus cooperativistas podrían usar los servicios de eKiwi movilidad en Burgos sin necesidad de ser cooperativistas.

A pesar de estos esfuerzos, el uso del vehículo de Burgos no está teniendo el uso deseado, lo que llevó a que se realizará un alquiler de larga duración a una cooperativista y ver si durante ese tiempo se podrían ver alternativas para mejorar la implantación del servicio, tales como la participación en ferias para seguir difundiendo, reuniones con el Ayuntamiento para poder avanzar en beneficios para carsharing, publicidad en medios digitales, etc, y que de esta forma al finalizar el alquiler de larga duración, ya existiese una demanda del servicio en Burgos.

Sin embargo, a pesar del esfuerzo, el vehículo sigue con un uso muy bajo, siendo el vehículo que menos uso tiene de toda la flota y que menos ingresos ha reportado durante su vida útil.

Esta situación puede deberse a varios factores como pueden ser la problemática de la zona azul, la dificultad para encontrar una zona de préstamo cercana a los cooperativistas pero que al mismo tiempo tenga facilidad para aparcar, la dificultad para poderse reunir con el Ayuntamiento para abordar posibles acciones conjuntas, o la baja implicación de la masa social de nuestra cooperativa en Burgos.

Esta decisión tiene que ver tanto con el plano económico, es decir, se necesita una mínima rentabilidad en cada vehículo para que la cooperativa sea sostenible, como también a que si nuestro propósito es transformar la movilidad y tenemos un vehículo prácticamente parado en una zona mientras que en otras zonas tenemos demanda por falta de vehículos, pues tiene más sentido colocar los coches donde más puedan contribuir más a mitigar los efectos de de la contaminación derivados de la movilidad.

También desde el consejo rector se es consciente de que la salida de Burgos puede conllevar la baja de algunas personas de la cooperativa o la retirada de capital social.

Todo esto ha hecho que se tome la siguiente decisión; **Se da un plazo de 90 días por el cual el vehículo de Burgos debe obtener una facturación de 300€/mes y en caso de no alcanzarse, el vehículo se retiraría de la ciudad de Burgos y se le buscaría una nueva ubicación, y esto es lo que se trae a votación a la asamblea.**

## **ESTRATEGIA PARA EXPANSIÓN A NUEVOS MUNICIPIOS**

Tras la última asamblea general se abrió un proceso de reflexión sobre cuál era la mejor forma de poder expandirse a nuevos municipios, y tras varios meses de reflexión y tras las experiencias de Burgos, Madrid y Laguna de Duero, pensamos que las condiciones que tiene que darse de forma obligatoria para expandirse a un nuevo municipio son:

- **Apoyo institucional:** Ya sea a través de un renting, o de publicidad en vehículo, o de subvención, o de cualquier otra fórmula que suponga un apoyo público a la iniciativa.
- **Espacio para estacionamiento de vehículo:** Bien sea reservando una plaza para carsharing, bien sea habilitando el estacionamiento en zona azul, o garantizando de cualquier otra forma que el vehículo podrá ser estacionado de forma ágil, sencilla y gratuita en la zona.
- **Que haya un grupo motor en el municipio:** que un grupo de 3-4 personas se responsabilicen del cuidado del vehículo.
- **Cercanía otros lugares donde ya ofrezcamos servicio:** De esta forma se simplifica la logística y además nos aprovechamos del trabajo comunicativo ya realizado.

Si no se cumplen estas cuatro condiciones, resulta muy complicado lanzar el servicio en un nuevo municipio, lo que nos lleva a una sobrecarga del trabajo de las personas voluntarias y además a largos plazos con vehículos en pérdidas lo que supone un problema financiero para la cooperativa.

## **RENOVACIÓN DE FLOTA**

La cooperativa cuenta actualmente con 8 coches de distintos modelos. Los primeros se adquirieron hace ya 4 años y fueron Renault Zoe de 40 kWh de batería y sin carga rápida, en una versión muy bien equipada, y posteriormente se adquirió también otro Renault Zoe de 40 kWh también sin carga rápida. El resto de coches que tenemos son o Kia eNiro o Renault Zoe de nueva generación, que cuentan todos con carga rápida y con baterías de 50 kWh o más.

Y **¿cuál es el motivo de que expliquemos esto?**, pues que la movilidad eléctrica evoluciona muy rápido y cada vez hay coches con más autonomía y más carga rápida, cosa que ya hemos comprobado en el cooperativa pasando de coches de 200km de autonomía a otros de 350 km, y pensamos que ahora es el momento idóneo para renovar la flota de Renault Zoe de 40 kWh que tenemos.

Nos parece un buen momento porque son coches que actualmente tienen un buen precio de reventa, ya que son coches con pocos kilómetros (unos 75.000km), están bien equipados, con autonomías más que buenas para rango de precio, y además son coches que se han demostrado fiables, y además han tenido el mantenimiento adecuado, y con el dinero de la venta de estos vehículos abordar la compra de otros vehículos que cumplan el requisito de tener al menos 50kWh de batería y carga rápida, y que obviamente tendrán un precio superior al precio de venta de los Renault Zoe, pero que entendemos que compensa al mejorar la experiencia de uso de nuestros cooperativistas.

Además, entendemos que los usuarios de la cooperativa, y principalmente las personas cooperativistas y las cooperativas que forman parte de RedMovilidad que nos han ayudado mucho, deben tener un acceso prioritario a la compra de estos vehículos.

**Por todo ello, desde el consejo rector se propone la venta de los coches Renault Zoe de 40 kWh de batería sin carga rápida, con preferencia para cooperativistas, para la adquisición de nuevos vehículos con carga rápida y batería de al menos 50 kWh, comprándose el mismo número de vehículos que se vendan.**

## ***PERMANENCIA MÍNIMA DE 3 MESES***

Durante los últimos meses se ha detectado un aumento de personas que se dan de alta en la cooperativa para hacer un único uso, y que después de ese uso solicitan la devolución de la cuota de alta de 50€ (aportación al capital social obligatorio para mayor exactitud).

La cooperativa no está pensada para hacer un alquiler puntual, para eso existen otras empresas de alquiler de vehículos, sino que los servicios de la cooperativa están pensados para personas con unas mayores necesidades de movilidad, y además, darse de alta en la cooperativa implica también asumir la corresponsabilidad con las tareas de la cooperativa. Además, el proceso de alta de un nuevo cooperativista supone tanto un gasto económico como también un coste en horas de trabajo al tener que validar su información y darle de alta en varios sistemas informáticos, y lo mismo con el proceso de baja.

Ante esta situación, **desde el consejo rector se propone que exista un tiempo mínimo de permanencia de 90 días para poder recuperar los 50€ de cuota de alta / aportación obligatoria al capital social, y que si la baja se produce antes de esos 90 días entonces solo se devolverá la parte proporcional menos los gastos de gestión y comisiones, tasados en 10€.**

## **CONTRATACIÓN DE TRABAJADORA/A**

Durante 2024 nos planteamos la incorporación de nuestra primera persona contratada a la cooperativa, incluso se empezó con el proceso de recogida de currículums y proceso de selección, pero finalmente no fue posible finalizar la contratación.

Esto fue debido a dos motivos:

- La complejidad de abordar las tareas administrativas para la contratación
- La poca capacidad de adaptación de la subvención de los proyectos de descarbonización que no permitieron modificar algunas partidas que se habían propuesto en un primer momento que fuesen ejecutadas por personal externo para que fuesen asumidas por personal interno.
- Los importantes gastos derivados de tener que ejecutar los proyectos de descarbonización que hacían que la tesorería no permitiese la incorporación de la persona trabajadora.

En el horizonte de la cooperativa está la profesionalización de la misma, y por lo tanto la contratación de personal y por lo tanto se seguirá trabajando en ello.

## ***REMUNERACIÓN DE INVERSIÓN A CAPITAL SOCIAL***

En todos los crowdfunding que hemos realizado, las aportaciones que se realizan a capital social son remuneradas con un interés anual del 1.5%, encargándose la cooperativa de enviar la información fiscal correspondiente sobre ese rendimiento de capital.

Desde eKiwi movilidad queremos seguir manteniendo esta misma remuneración, pero por consejo de nuestra gestoría, nos indique que esto debe votarse y aprobarse de forma anual en la asamblea general, y por lo tanto **el consejo rector llevamos a la asamblea general la propuesta de que las remuneraciones al capital social voluntario se siga remunerando a un interés anual del 1.5%**

## **RENOVACIÓN DEL CONSEJO RECTOR**

Lo más importante de eKiwi no son los coches eléctricos, las motos, o los puntos de recarga, ni siquiera la transformación de la movilidad. Lo más importante en eKiwi eres tú.

El sistema de carsharing ya lleva funcionando más de cuatro años y el de motosharing ya ha cumplido sus primeros 9 meses, así que es hora de hacer cosas nuevas y muy interesantes, y cuantas más manos tengamos, más cosas podremos hacer. Además, cuantas más personas participemos, tendremos una mejor visión de lo que puede aportar o no valor a la cooperativa.

Varias personas del consejo rector llevan en el mismo desde la constitución de la cooperativa, hace ya más de 5 años, y por lo tanto tienen un gran conocimiento sobre muchos aspectos de la cooperativa que no queremos perder, pero al mismo tiempo deben dar la oportunidad a que nuevas personas puedan incorporarse a esta tarea para que nuestra cooperativa siga creciendo.

Lo anterior, sumado a algún problema de tramitación con la administración que hizo que la última renovación del consejo rector no se haya registrado correctamente, nos ha llevado a decir, ¡vamos a renovar el consejo rector completo y que así más gente nueva y con ganas pueda presentarse y aportar su granito de arena!.

El consejo rector está constituido actualmente por 5 personas, de las cuales una ostenta la presidencia de la cooperativa y por dos personas más que ostentan los cargos de interventores y que se encargan de revisar las cuentas de la cooperativa, y que también participan en las reuniones del consejo rector, es decir, ¡hay 7 vacantes para que tú puedas aportar tus ganas y experiencia en la transformación de la movilidad!.

Todas las propuestas recibidas para el consejo rector se votarán en la asamblea general, ocupando los 7 cargos vacantes las personas que obtengan más votos a favor.

## **MIRANDO AL FUTURO - RETOS Y OPORTUNIDADES**

Hace 5 años constituimos oficialmente la cooperativa y hace ahora exactamente cuatro años que comenzamos a ofrecer el servicio de carsharing en la ciudad de Valladolid y unos 9 meses el servicio de motosharing. En este tiempo hemos conseguido poner en funcionamiento 8 coches y 6 motos y hemos conseguido que muchas personas conozcan y se interesen por la movilidad sostenible, por los coches eléctricos, y también por el modelo cooperativa, y esto ha sido gracias al esfuerzo y trabajo altruista de un grupo de personas muy implicadas en la cooperativa.

### **RIESGO - FALTA DE MANOS**

Como hemos dicho en muchas ocasiones, en ekiwi movilidad no hay ninguna persona contratada, sino que todas las tareas se realizan por personas voluntarias. Sin embargo, hemos visto cómo cada vez es menor el número de personas voluntarias que se ofrecen el zar, este tipo de tareas y cómo al mismo tiempo otra parte de los usuarios exigen cada vez mayores, servicios y mayor rapidez en los mismos. Esto hace que se sobrecargue a las personas que están realizando las tareas de forma voluntaria y además se pierde un poco el concepto de corresponsabilidad que tiene la cooperativa en la que todas las personas deben de echar una mano en las tareas de la cooperativa, porque cuanto más personas eche una mano mucho menos es el tiempo que hay que dedicar a estas tareas. Entonces, hay que habilitar los mecanismos para que más gente se sume a realizar estas tareas o si no será imposible aumentar la flota de la cooperativa puesto que no habrá gente suficiente para poder mantenerla e incluso si no hay más gente que se anime a realizar estas actividades, se corre el riesgo de que la cooperativa no sea viable por falta de implicación.

### **RIESGO - CUIDADO DE LOS VEHÍCULOS**

Los vehículos de eKiwi movilidad también son tuyos, es decir, son de todos los cooperativistas. Hemos detectado que el uso que está haciendo de los vehículos muchas veces no es correcto, es decir, no se notifica cuando se tienen que eliminar accidente o no se lava el coche cuando tiene una suciedad muy alta o se está subiendo mascotas a algunos vehículos, o no se entregan con un tanto por ciento de carga aceptable, y otro tipo de actividades similares que hacen que por un lado la experiencia de uso de los cooperativistas no sea la mejor. Y por otro lado que el mantenimiento de los vehículos sea mayor y que conlleve gastos extra, como por ejemplo reparaciones en chapa y pintura o en cambio de neumáticos que son difíciles de imputar a los cooperativistas porque no informan de ello. Esto supone un riesgo para la cooperativa puesto que hace que el coste asociado a cada vehículo sea mayor al previsto y por lo tanto no se puedan dedicar esos recursos a la ampliación de la flota. Todas las personas debemos cuidar de los vehículos y todas las personas deben hacerse responsables del uso que hacen de los mismos. Desde la cooperativa se está poniendo mayor énfasis en sancionar aquellos comportamientos incívicos que se detectan, pero hay otros muchos que si no hacemos un esfuerzo entre todos y todas no los podremos detectar.

### **OPORTUNIDAD - EKIWI RURAL**

Dónde existen mayores problemas de movilidad es en los municipios más pequeños, es decir, en el medio rural y para ello hemos ideado eKiwi rural, que es nuestro proyecto para poder llevar el servicio de movilidad compartida a estos municipios. Para ello, debemos ir siempre de la mano de una entidad local o de una administración pública, como puede ser la Diputación o la Junta de Castilla y León, ya que hacer viable económicamente o un servicio de movilidad compartida en un municipio de menos de 20.000 personas. Es muy complicado por medios propios, pero al mismo tiempo representa una oportunidad, puesto que nosotros ya tenemos experiencia en ofrecer



servicios de movilidad compartida y somos una entidad local y sin ánimo de lucro por lo que partimos con algo de ventaja sobre otras posibles empresas que quieran ofrecer estos servicios. Por lo tanto, debemos de potenciar nuestra colaboración con Ayuntamientos, Diputación y Junta de Castilla y León para conseguir implantar nuestros servicios de movilidad compartida de forma conjunta en estos municipios, y ya hay experiencias que han funcionado bien, aunque sea de entidades privadas, como por ejemplo el programa VIVE de Hyundai y debe ser un poco una línea de trabajo importante para la cooperativa.

#### **OPORTUNIDAD - RED MOVILIDAD**

RedMovilidad es una cooperativa de segundo nivel que agrupa a varias cooperativas de carsharing de España, y eKiwi movilidad forma parte de ella. RedMovilidad nos debe servir para conseguir cosas que son casi imposibles como una única cooperativa, como puede ser el acceso a subvenciones, a los PERTE, pero también para aprender de los errores y aciertos de otras cooperativas y para poder tener una base de conocimiento que nos permita afrontar con garantías los nuevos retos a los que nos enfrentamos.