



FLOTAS & EMPRESAS

# Motor 16 EXTRA

*Digitalización,  
electrificación, conectividad...*

## **LAS NUEVAS TENDENCIAS EN LA GESTIÓN DE FLOTAS**



- ▶ **Los 15 retos para 2022**
- ▶ **Es hora de ahorrar: consejos para conseguirlo**
- ▶ **Entrevista Raúl Palacios, presidente de GANVAM**  
**«Frente a la digitalización, o te transformas, o tu negocio muere»**
- ▶ **Accidentes y flotas: más problemáticos de lo que parece**

# Las mejores ofertas de renting a un solo clic

Escanea este código QR y accede a nuestra Web de Ofertas



Consulta nuestras mejores ofertas de renting de todas las marcas.

Disfruta de las ventajas y servicios que ALD te ofrece.



30 years 92  
22

#ReadyToMoveYou

**ALD**  
Automotive



FLOTAS & EMPRESAS

SUMARIO

## Motor 16

**Edita:**  
GRUPO COMUNICACIÓN  
SEXTA MARCHA S.L.L.

**EDITOR-FUNDADOR:**  
Ángel Carhenilla - [acarhenilla@motor16.com](mailto:acarhenilla@motor16.com)

**DIRECTOR:**  
Javier Montoya - [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)

**Redacción:**  
Fede Asensio - [fasensio@motor16.com](mailto:fasensio@motor16.com)  
Álvaro Gª Martins - [amartins@motor16.com](mailto:amartins@motor16.com)  
Julián Garnacho - [jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)  
Bryan Jiménez - [bjimenez@motor16.com](mailto:bjimenez@motor16.com)  
Iván Mingo - [imingo@motor16.com](mailto:imingo@motor16.com)  
Álvaro Ruiz - [aruiz@motor16.com](mailto:aruiz@motor16.com)  
Montse Turiel - [mturiel@motor16.com](mailto:mturiel@motor16.com)

**Diseño:**  
Juan González Aso - [jgonzalezaso@motor16.com](mailto:jgonzalezaso@motor16.com)

**Coordinación:** Guillermo López

**Colaboradores:**  
Alberto Mallo y Javier Rubio.

**Consejo editorial:**  
María Jesús Beneit, Andrés Mas y Alfonso J. Nieto

**Publicidad:**  
Gustavo Segovia  
[gsegovia@motor16.com](mailto:gsegovia@motor16.com)  
Teléfono: 91 685 79 69-699697597

**Administración:**  
Laura Fernández - [lfernandez@motor16.com](mailto:lfernandez@motor16.com)  
**Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones:**  
C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas.  
28918 Leganés. Madrid  
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92  
Correo electrónico: [motor16@motor16.com](mailto:motor16@motor16.com)

**Distribución:**  
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.  
Difusión controlada

por OJD  
Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIIPP. Depósito Legal: M30.2471983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos reservados.  
Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



Gestores de flota  
Tendencias  
a vigilar en 2022 **4**

Electrificación, conectividad,  
digitalización,...  
Por qué tu próxima renovación  
de flota es vital  
para el futuro de tu empresa **10**

Hablamos con... Raúl Palacios,  
presidente de GANVAM  
"Frente a la digitalización,  
o te transformas,  
o tu negocio muere" **14**

Volvo empresas  
La solución que buscas  
para tu flota **22**

Accidentes y flotas  
Más problemáticos  
de lo que parece **26**

Flotas de futuro  
Coches voladores  
¿cada vez más cercanos? **32**

El color del coche también  
afecta a su valor a futuro  
Lo que dice de tus trabajadores  
el color de coche que eligen **38**

No hay excusas  
Flotas: la hora del ahorro, si o sí. **44**



GESTORES DE FLOTA

# Tendencias a vigilar en 2022

Proyectar tendencias hacia el futuro es complicado. Más aún cuando un irresponsable al frente de un país decide por su cuenta invadir otro. Avanzar lo que puede suceder en los próximos doce meses en cualquier sector es ciertamente aventurado. En especial con la economía de medio mundo vuelta por completo del revés y sin saber cuánto más puede durar la situación. Pero aquí hay algunas cosas a tener en cuenta.

A la vista de la situación actual, es evidente que durante este 2022 operar una flota de vehículos corporativa va a resultar mucho más costoso y, especialmente, complicado de lo que venía siendo. Si el combustible siempre ha representado un tercio de los costes de la flota, el fuerte incremento de los precios que venimos sufriendo va a poner la rentabilidad de las flotas y de sus servicios en el disparadero.

También los costos de adquisición de los vehículos han aumentado. Los precios de los distintos modelos se han incrementado y los porcentajes que las flotas percibían de los departamentos de recur-

sos humanos como incentivos al trabajador siguen en franco descenso. Cada vez más, las flotas se “ganan” su propio presupuesto a base de ejecutar operaciones que son vitales para las empresas, sus productos y sus servicios y cada vez menos dependen de que a un trabajador se le incentive su permanencia en la compañía dotándole de un vehículo de empresa. Los coches como incentivo se asocian más a los resultados de la ejecutoria de los directivos que a un incremento per sé de sus remuneraciones.

Y otra de las grandes partidas de gasto de las flotas son sus gastos de mantenimiento de los vehículos. Debido a las

recientes crisis que se han padecido, a las que ahora se suma la que sin duda va a provocar la invasión de Ucrania, estos costos se han incrementado y lo van a seguir haciendo sin ninguna duda. ¿La razón? El número de empresas que han adoptado programas de reemplazo extendidos ha aumentado muy significativamente. Eso indica que los vehículos van a permanecer en las flotas más tiempo del que inicialmente estaba previsto, lo que aumentará considerablemente su número de kilómetros recorridos, sus horas de utilización y su antigüedad, elementos que indefectiblemente inciden en la fiabilidad de todas las unidades las

## RENTING FLEXIBILIDAD Y SOLUCIONES PARA LOS PROBLEMAS



Si hay un producto que puede ayudar a los gestores a superar algunas de las muchas dificultades que la situación actual está produciendo en su flota de vehículos de empresa, ese es sin duda el renting. Renting. 1 palabra. 7 letras. 451.000.000 resultados en Google en apenas 7,1 segundos de búsqueda. Hay muchos más. La cifra sorprende. Y lo hace aún más si pensamos que hace 40 años en España prácticamente nadie sabía lo que significaba, apenas unos pocos profesionales del mundo financiero y de alguna gran empresa. Hoy, según el informe “Los Españoles ante la nueva movilidad” de la Fundación Pons y ALD Automotive, el 95 por ciento de los españoles conoce el significado de la palabra y el producto que representa. En los últimos 6 años, la flota de vehículos en renting ha crecido un 77,98 por ciento,

el número de clientes de las operadoras se ha multiplicado casi 4,5 veces, sumando 193.223 clientes más en el mismo período y ya no solo todo tipo de empresas acude a este servicio, también los particulares recurren a él en busca de movilidad. El renting es un servicio, pero para los gestores de flota es una herramienta de trabajo más que les permite disponer cómodamente de muchos servicios asociados al uso de un vehículo que necesitan en su flota de empresa. Una herramienta que, además, proporciona importantes dosis de flexibilidad a su trabajo, un recurso en ocasiones muy necesario, y que les permite sobrellevar situaciones de mercado como la actual en la que disponer de unidades resulta muy complicado. La flexibilidad de las operadoras de renting permite estirar los contratos de muchas unidades en alquiler, facilitando

con ello que las empresas no pierdan unidades para poder seguir efectuando su labor. Las flotas de vehículos de las operadoras de renting han aguantado bien el primer envite de la crisis de los microchips, en especial gracias a las dedicadas al renting flexible, que están permitiendo absorber numerosos proyectos gracias a la buena gestión que de ellas hacen los operadores de renting. Pero el renting va mucho más allá. Son muchas las operaciones que en materia de consultoría y asesoría están realizando las operadoras de renting para estudiar como mejorar la actividad de la flota de muchas empresas. Buscando optimizar y aprovechar al máximo las unidades de las que ya disponen para permitir a las empresas realizar mayor número de servicios con las unidades que ya tienen, dadas las dificultades que hay para

localizar nuevas unidades en el mercado. Y esto va a ir a más. Según un reciente estudio de la consultora Roland Berger para GANVAM, en 2030, de cada tres coches matriculados dos estarán matriculados por empresas de la nueva movilidad, es decir, serán coches integrados en una flota de renting o de vehículos de suscripción. Hoy, apenas 8 años antes, el renting ya matricula una de cada cuatro unidades vendidas en el mercado español. El pago por uso se impone y no es una moda que vaya a ser pasajera, porque supone un importante ahorro con respecto al pago del vehículo en propiedad. Y si, además, las empresas que lo facilitan, te acompañan en momentos como el presente para buscar las soluciones que mejor se pueden adaptar a tus necesidades, lógico que el crecimiento del sector del renting esté gratamente sorprendiendo.



NUEVAS TECNOLOGÍAS 7 IMPORTANTES RAZONES PARA QUE TE INTERESES POR ELLAS

Conectividad, digitalización, 5G y, algo más adelante, la conducción autónoma, van a poner 'ruedas' arriba el mundo de la movilidad tal y como lo conocemos y, si algo se va a ver afectado al 100 por cien por esta nueva realidad eso van a ser sin duda alguna las flotas de vehículos. Como gestor, conocer las fuertes tendencias que en materia tecnológica van a afectar a tu flota es importante. Nosotros hemos identificado estas 7 que conviene que sigas atentamente.

VEHÍCULO CONECTADO: LA REVOLUCIÓN QUE LO CAMBIA TODO.

Todas estas nuevas tendencias confluyen en un nuevo universo, el de las tecnologías Cellular Vehicle to Everything (C-V2X), que podríamos traducir como el coche conectado a todo cuanto lo rodea. Esa máxima conectividad que permiten las comunicaciones 5G gracias a su excelsa rapidez en la transmisión de datos va a permitir controlar al 100 por cien casos de uso, de seguridad, de eficiencia en el tráfico, de advertencias de peligro, pagos de peajes, de combustible, automatización de las rutas, etc., que hasta la fecha nos parecen increíbles. Casos que van a transformar por completo la actividad y el mundo que nos rodea. Los fabricantes de automóviles y sus proveedores son perfectos conocedores de ello y llevan años preparándose y dotando a sus modelos de cuanto necesitan para esta gran primera fase de conectividad que se avecina. La



nueva tecnología celular, basada en las comunicaciones LTE inicialmente y, algo más adelante, en la 5G va a permitir que los vehículos se comuniquen entre sí y con otras infraestructuras en las ciudades y carreteras, además, claro está, de con una infinidad de servidores y servicios en la nube. Para hacernos una idea, los sistemas C-V2X van a estar tan presentes en nuestras vidas como lo están los teléfonos inteligentes e internet, y se utilizarán para todo tipo de aplicaciones vinculadas al mundo del transporte y, por supuesto, para el desarrollo de la conducción autónoma. Por cierto, ¿sabías que el Departamento de Transportes de los EE.UU. (USDOT) acaba de actualizar sus normas de seguridad vial y, por primera vez, ha incluido en ellas a los vehículos que no disponen de controles manuales como volantes o pedales? Si esto no es preparar la llegada de vehículos completamente autónomos a las calles y carreteras, seguro que se le parece mucho. Recordemos

que empresas como Waymo o AutoX ya cuentan con vehículos completamente autónomos, sin conductor, circulando por calles en espacios muy controlados y comercializando en ellos determinados servicios de transporte de pasajeros.

CADENA DE SUMINISTRO: EL DIFÍCIL CAMBIO DEL 3G AL 5G.

A finales del presente año, las redes de telecomunicaciones 3G se desconectarán y dejarán de estar operativas. Una medida necesaria para reordenar el espacio radioeléctrico y abrir sitio a las nuevas redes 5G, algo que se viene produciendo desde hace ya tiempo (te acuerdas cuando obligaron a reorientar y sintonizar de nuevo las antenas de TV, era por la misma razón). El apagón 3G hará que cualquier dispositivo que dependa de una conexión celular 3G deje inmediatamente de poder transmitir datos. Así que ponte las pilas y analiza los emisores de datos que dan servicio a tu flota. Porque cualquier

pasarela telemática instalada en un camión o furgoneta de reparto, tractor o remolque, así como los sensores y dispositivos que funcionen con esa tecnología dejarán por completo de funcionar. ¿Qué significa esto? Pues que aquellas organizaciones que utilizan dispositivos 3G para rastrear, monitorear o administrar sus cadenas de suministro perderán por completo su visibilidad. Por ejemplo, una flota que transporte mercancías sensibles como vacunas o productos farmacéuticos y utilice estos dispositivos, perderá con el apagón el acceso a los datos de las etiquetas de detección que informan sobre las condiciones medioambientales necesarias (temperatura, humedad, etc.) necesarias en el interior de la caja del camión para su transporte. De igual modo, aquellas flotas que utilicen gestores de geolocalización basados en esta tecnología dejarán de visualizar la ubicación de sus vehículos y perderán su rastro y los datos que se generan mientras sus unidades están en movimiento. Así que, ha llegado el momento de actualizarse y dar el salto. No al 5G, cuya red en España aún no está plenamente operativa, pero sí al 4G.

REMOLQUES INTELIGENTES: HACER MÁS CON MENOS MOVIMIENTOS.

Los sensores y dispositivos telemáticos instalados tanto en los vehículos como en los remolques proporcionan visibilidad en tiempo real de su

ubicación, estado y carga que cada uno de ellos transporta. Información que permite optimizar su uso, mejorar su seguridad y protegerse contra los robos. Así, por ejemplo, los sensores de carga dispuestos en el interior del techo de un remolque pueden proporcionar en tiempo real información sobre el porcentaje de espacio que queda disponible en su interior, tanto en total como en distintas zonas del mismo. Esta información permite aprovechar al máximo la capacidad de cada remolque del camión evitando la subutilización del mismo en cada trayecto. La crisis de los microchips no sólo afecta a los fabricantes de vehículos, también incide en la producción de semirremolques y camiones dotados con estos sistemas, lo que va a afectar a las flotas que están esperando unidades. Anticipa tus pedidos y busca información que te aclare la situación antes de encontrarte con desagradables sorpresas en tus pedidos.

VEHÍCULOS ELÉCTRICOS: UN NUEVO ESCENARIO QUE INICIA LA ERA DIGITAL.

Son numerosas las flotas que ya están incorporando vehículos 100 por cien eléctricos. Tan importante como disponer de ellos es que tus conductores sepan utilizarlos acorde a los patrones que su tecnología exige. Aprovechar los sistemas de frenada para regenerar la energía de las baterías, saber acelerar adecuadamente, conducir circulando a vela, son sólo algunas



de las técnicas que todos ellos han de aprender para extraer el mayor beneficio posible al uso de un eléctrico. Los vehículos eléctricos requieren de nuevas técnicas de conducción, de mantenimiento, o simplemente de recarga de sus baterías. Cuanto antes las conozcan y usen correctamente, antes mejorará el rendimiento de los eléctricos en tu flota y podrás optimizar las rutas en tiempo real u otras ventajas competitivas que mejorarán el resultado y los servicios que presta tu flota.

NUEVOS ESCENARIOS: FUSIONES Y COLABORACIONES INCREMENTAN EL FLUJO DE DATOS.

El número de empresas que está orientando sus productos y servicios al sector de la movilidad crece como la espuma. El nuevo ecosistema en el que los estilos de vida y la integración de datos van a resultar vitales para crear nuevas fuentes de ingresos y oportunidades, pero sobre todo para acompañar a los clientes, conocer y comprender sus preferencias únicas y predecir sus necesidades. Si hay un momento en el que buscar nuevos partners que nos ayuden y acompañen en la difícil

tarea de integrar todos los datos de los que disponemos y somos capaces de tratar junto con todos los que vayamos adquiriendo en los próximos tiempos, sin duda es ahora cuando tenemos que localizarlos y asociarlos a ellos. Permanece atento a las innovaciones.

LA GUERRA DE LOS DATOS: OEMS VS DISTRIBUIDORES.

La batalla que lidian los fabricantes y los distribuidores por disponer de los datos de los clientes y de sus vehículos conectados está en plena ebullición. Tus datos, los que genera tu flota, también les interesan. Conocer la información sobre kilometrajes, informes de accidentes, códigos de motor, estado de los neumáticos etc. van a permitirles mantenerse en contacto contigo en los momentos adecuados para poder ofrecerte servicios de reparación, ofertas de neumáticos nuevos, de cambio de pastillas, etc. en los momentos precisos en los cuales más los necesitan tus vehículos. Analiza que datos te interesa proporcionar y cuales no. El dueño de los mismos eres tú, y sólo tú puedes decidir quién los tiene y puede utilizarlos. Comprueba bien a quien se los cedas. No autorices

a todo el mundo a disponer de ellos y "vigila las cookies" que, sin duda, unos y otros van a querer ir introduciendo en tu coche. Ya sabes lo que pasa con ellas en internet y, en tu coche, va a suceder lo mismo.

SEGUROS, ADAPTACIÓN Y FUERTE EVOLUCIÓN.

Las nuevas tecnologías que introduces en tu flota te pueden reportar grandes sorpresas e importantes beneficios económicos. Gracias a ellas, cada vez será más fácil recuperar un vehículo robado en un tiempo récord. Pero igualmente puede suponerte un problema con algunos proveedores, como es el caso de las aseguradoras. La tecnología va a permitir a las aseguradoras conocer con exactitud los riesgos de tu vehículo. Sabrán las velocidades a las que circulas, tus estilos de conducción en función de las calles o carreteras que utilizas, tu manera de frenar y tomar las curvas, los kilómetros que recorres, si usas o no el vehículo de empresa en tus ratos de ocio, .... Datos, datos y más datos que van a permitir a las aseguradoras afinar mucho más los precios de las pólizas en función de los riesgos y los conductores. Eso te beneficiará, porque podrás reducir el coste de tus seguros, pero igualmente te puede complicar. Si, por ejemplo, sufres muchos robos, puede que las aseguradoras no quieran ofrecerte sus servicios o que te suban aún más el precio de las pólizas reduciendo sus coberturas.

cuales, por muy bueno que sea su mantenimiento, tendrán más problemas de los previstos inicialmente y tendrán que pasar más tiempo del considerado en la operación en el taller, ya sea reparando averías ya sea realizando operaciones de mantenimiento preventivo.

Además, al alargarse los plazos de permanencia en el taller, muchos modelos habrán de pasar por primera vez por las ITV (otro gasto no previsto), donde siempre pueden surgir sorpresas que disparan el gasto.

Lo cierto es que muchos de los gastos de mantenimiento que afectan a las flotas siguen fuera del control de los administradores de las mismas. El combus-

tible, por supuesto que lo está. Y ese es sin duda su principal quebradero de cabeza. Así lo hemos catalogado y por eso unas páginas más adelante, en este mismo número ofrecemos un interesante artículo en el que analizamos distintas maneras de contener los consumos en las flotas.

Por otra parte, la reactivación de la economía había motivado una superior demanda de servicios corporativos a las flotas. Esto ha provocado que durante este primer trimestre del año los gastos de las mismas también se hayan disparado. La buena noticia es que, al menos durante un tiempo, hasta que la situación provocada por la invasión rusa se aclare, esa

tensión existente en la flota se va a relajar. Aunque probablemente no llegue a hacerlo como se esperaba, puesto que los frentes comerciales abiertos son ahora incluso superiores tratando de conseguir nuevos suministradores de productos y servicios que reemplacen a los perdidos por la guerra.

Tensiones que además se suman a la que la crisis provocada por la falta de microchips y semiconductores ha generado en el sector del automóvil, paralizando la producción de muchas fábricas y, consecuentemente, retrasando las entregas de vehículos nuevos a muchos operadores, lo que provoca importantes retrasos para los clientes a la hora de recibir

las nuevas unidades previstas en su flota. Hasta la fecha, los operadores de renting han podido hacer bien sus deberes y cumplir con sus clientes gracias a distintas políticas (ampliación de la duración de los contratos, reconversión de las flotas en renting a flotas de renting flexible, ...) pero la excesiva prolongación de la situación va a terminar pasando factura y las complicaciones van a terminar llegando en cascada.

Por todo ello, predecir como va a transcurrir este año 2022 se aventura una misión casi imposible, más aún viendo como en Rusia todo depende del pensamiento de una única persona que es de lo más inaccesible y cuya voluntad sub-

LAS TENSIONES ACTUALES ADEMÁS SE SUMAN A LA QUE LA CRISIS PROVOCADA POR LA FALTA DE MICROCHIPS Y SEMICONDUCTORES HA GENERADO EN EL SECTOR DEL AUTOMÓVIL.

yuga a todo el planeta. Aún así, en estas mismas páginas trataremos de ofrecer las posibles problemáticas que podrían afectar a las flotas durante este año que tan trágicamente ha comenzado.

Pero como gestor de una flota si hay alguna cosa por la que puedas y debas estar agradecido es sin duda por disponer de un producto como el renting a tu disposición. Pocos hay en el mercado que ofrezcan tal nivel de soluciones a problemas con tanta calidad y, sobre todo, con tanta flexibilidad a la hora de acompañarte en la búsqueda de soluciones a los problemas que surgen en el camino.

Y que el producto funciona está bien claro. Basta con analizar sus cifras durante este último y complicado quinquenio, probablemente el más difícil de la historia reciente, para darse cuenta de las ventajas que tiene contar con proveedores de servicios así.



# 2022: un ejercicio 'calentito'

## 15 PROBLEMAS QUE ACECHAN A TU FLOTA

Después de dos años absolutamente atípicos, este 2022 parece dispuesto a seguir la tendencia. ¿Qué se puede esperar de él desde el punto de vista de las flotas? Pues aquí te damos pistas de qué hay que vigilar para que todo vaya bien.

### 1.- LIMITACIONES DE SUMINISTRO

La crisis de los microchips persiste y va a durar más de lo esperado, desequilibrando tanto oferta como demanda. Para muchos analistas la situación tardará en corregirse y con la actual situación puede incluso que se extienda más en el tiempo. Lo normal es que este 2022 continúen los problemas de suministro y que los efectos de toda esta crisis los estemos sufriendo también durante todo 2023. Es un problema global y no se resolverá tan a corto plazo como algunos analistas previeron. Y esto incide directamente ahora en la producción de automóviles y en el futuro al liberar la demanda reprimida durante todos estos meses, lo que repercutirá sobre los precios y los plazos de entrega sin ninguna duda.

### 2.- DISPONIBILIDAD DE VEHÍCULOS Y MODELOS DETERMINADOS

Actualmente la demanda acumulada de productos de reemplazo de flotas es tan elevada que no va a poder cumplirse durante este año. Por ello, el riesgo de cortes de pedido existe, especialmente entre los modelos de mayor demanda. Esta escasez obliga a los gestores a mantener los vehículos más tiempo de lo planificado ante la incertidumbre de poder disponer a tiempo de las unidades de reemplazo. Una política que incide directamente en la generación de sobrecostes de manteni-

miento (entre un 3 y un 5 % superiores). Así que no te duermas y planifica con suficiente antelación la renovación de las unidades que vayas a necesitar durante este y el próximo año.

### 3.- EXTENSIONES DE CONTRATOS Y SERVICIOS DE UNIDADES EN LA FLOTA

Hoy por hoy es el mejor recurso para garantizar que tendrás coches, pero si recurre a esta solución has de prever que se van a incrementar sensiblemente los costes de la flota. Debes tener en cuenta que los vehículos antiguos son menos seguros y que su prolongada vida útil puede generar mayor número de averías y, consecuentemente, de períodos de estancia en el taller. Además, a mayor vida útil del coche, mayor consumo de combustible, lo que va a incrementar los costos operativos de la flota. Si el 80 por ciento de los gastos médicos de una persona se acumulan en sus últimos cinco años de vida, con los coches sucede lo mismo, se incrementan los riesgos de averías y problemas.

### 4.- PRESIÓN AL ALZA DE LOS COSTOS

El alza de los precios que hemos sufrido en 2021 va a continuar en 2022. Habrá que ver como controla el Gobierno la inflación con el actual escenario económico del país. Y si en 2021 los neumáticos aumenta-

ron de precio entre un 3 y un 10 por ciento debido al aumento de precio de sus materias primas, imagina ahora cuanto van a poder costar. Que las flotas extiendan los contratos de sus vehículos tampoco ayuda para que los costos de mantenimiento sean más económicos. A mayor antigüedad, mayor número de visitas al taller y, por tanto, mayor incremento de los plazos de reparación, lo que incrementará los costes de las distintas operaciones y de la mano de obra. Y lo mismo va a suceder con el resto de repuestos que precisas para la flota. A causa de la invasión, los aceites sintéticos escasean y elevan sus precios y como este, otros muchos repuestos del automóvil siguen la misma senda alcista.

### 5.- PRECIOS DEL COMBUSTIBLE

Aquí, directamente, mejor coger el pañuelo y echarse a llorar. Nada más volátil en estos momentos que el precio de los combustibles. Totalmente impredecibles y sin control alguno. Puede que, al final, el Gobierno se decida a actuar y durante algún tiempo recorte o incluso elimine parte de la fiscalidad para tratar de reducir su precio de venta al público, pero aún así seguirán estando elevados mientras dure el conflicto. No queda otra que controlar exhaustivamente el gasto de combustible de toda la flota, vigilar el uso de los coches, evitar realizar trayectos innecesarios, etc.,

### 6.- ADIÓS A LAS OFERTAS Y REBAJAS

En el escenario actual, con problemas de distribución y sin unidades disponibles, los fabricantes de automóviles van a reducir drásticamente cuando no a eliminar cualquier tipo de oferta, incentivo o ayuda a la compra. La demanda es tan alta que no necesitan hacerlo. Esto provoca de inmediato que los costes de adquisición de unidades para la flota se eleven por encima de lo previsto. Una razón más para "estirar" la vida útil de las unidades en la flota y esperar mejores tiempos.

### 7.- PLAZOS DE ENTREGA MÁS PROLONGADOS

El aumento de los plazos de entrega de los vehículos es un hecho. Las listas de espera aumentan y, en ocasiones y según que modelos, los plazos superan todo tipo de paciencia al respecto. Estos retrasos en las entregas también afectan a los preparadores y acondicionadores de los vehículos para adaptarlos a las condiciones imperantes en la flota. Los carrozados de camiones, la decoración y pintura del exterior del vehículo o el acondicionamiento del interior del vehículo para la labor asignada también tienen que lidiar con estos problemas. Prevé bien lo que vayas a necesitar y no te pillés los dedos con las fechas.

### 8.- PEDIDOS IMPOSIBLES AGOTADOS Y COSTOSOS

Los inventarios de muchos concesionarios están en mínimos históricos. La disponibilidad de futuras unidades es por el momento muy reducida. Embarcarte en pedidos de nuevos modelos puede ser toda una aventura y, aunque haya una mínima producción, que te la asignen a tu pedido lo es aún más. Además, como hoy por hoy toda la producción de los próximos meses se ha vendido de forma anticipada, ofertas y descuentos han desaparecido de los escaparates de las marcas.

### 9.- DIFICULTAD PARA ENCONTRAR CAMIONES Y FURGONETAS

Las matriculaciones de vehículos comerciales descendieron el pasado mes de febrero, lo que demuestra la dificultad para encontrar camiones y furgonetas. Eso no quita que no existan numerosos pedidos a la espera de que la situación se reconduzca, una acumulación de pedidos que hará que cuando se vuelva a la normalidad las entregas seguirán acumulando retrasos., sobre todo porque los pedidos de las flotas se centran mayoritariamente en determinados tipos de modelos y marcas. Por ello, en ocasiones es mejor abrir un poco el espectro y tratar de encontrar una solución de movilidad adecuada algo diferente a la que teníamos pensada.

### 10.- FUERTE ACELERACIÓN DE LA ELECTRIFICACIÓN

Con el incremento de los compromisos corporativos de muchas empresas por transicionar a la movilidad eléctrica, los vehículos con esta tecnología tienen sus ventas garantizadas durante bastante tiempo, sobre todo porque la capacidad de producción de los mismos aún es bastante reducida. A medida que vayan llegando nuevos modelos y fabricantes esto va a ir cambiando rápidamente. Será entonces cuando los precios de los eléctricos comiencen a bajar.

Recurrir al mercado del VO para adquirir un eléctrico es una posibilidad, aunque de momento no muy recomendable. Las unidades disponibles corresponden en su mayoría a eléctricos de la primera generación, cuyas prestaciones y rendimiento están muy por debajo de los de la actual generación que está llegando al mercado.

### 11.- VALORES DE REVENTA ESTABLES

La falta de producción de vehículos nuevos también incide en las ventas del mercado de ocasión. De un lado, quienes no consiguen coche nuevo por la crisis de los microchips acuden al mercado de ocasión en busca de un coche que les permita aguantar un par de años hasta que esta situación se haya clarificado. Esto provoca una mayor tensión en el mercado del VO que está incrementando sus precios.

Y los incrementa porque al no haber vehículos nuevos que poder comprar, los gestores de flota mantienen sus unidades contratadas en la flota. Una acción lógica, pero que evita que lleguen nuevas unidades jóvenes al mercado de ocasión, lo que también está incidiendo sobre los precios de este e incrementándolos.

En su momento, eso permitirá que las unidades que vayan llegando se puedan amortizar a precios parecidos a los que en su día los gestores en previeron para desamortizar sus flotas de usados.

### 12.- INCREMENTO DE LAS RESTRICCIONES PRESUPUESTARIAS

Si los presupuestos ya eran ajustados, las presiones ahora sobre los mismos son aún mayores debido especialmente al incremento de costes operativos, de costes de mantenimiento y de los costes de adquisición. Esto va a forzar a muchos administradores a tener que reducir el tamaño de sus flotas para poder cumplir no ya con los presupuestos, también con la reducción de costes de la flota que muchas empresas ya están imponiendo. A menor número de coches menores gastos de combustible, mantenimiento, etc.

Y a la hora de reducir gastos, para una

empresa con flota de vehículos, esta es una importante fuente de oportunidades. La flota es una de las partidas de gasto más importante de una empresa y, como tal, rápidamente se fijan el ella los ojos del empresario cuando hay que hacer recortes en la empresa, aunque en muchas ocasiones no se fijan en lo que supone que la flota carezca de unidades para poder cumplir con sus servicios a la empresa.

### 13.- INCREMENTO DE LA ACCIDENTALIDAD

La recuperación de la actividad económica tras la pandemia ha provocado un incremento de la accidentalidad. La caída del precio de los combustibles está provocando que mucha gente deje de utilizar el coche, que se compartan mayor número de viajes. Eso favorece la seguridad vial... o al menos era lo que muchos creíamos. Pero, por ejemplo, durante el confinamiento, cuando sólo los transportistas circulaban, la accidentalidad de este sector se disparó, pese a circular por carreteras vacías.

Y también, el hecho de que se "estire" la vida útil de muchos coches hace que las calles y carreteras se vuelvan más inseguras

### 14.- AUMENTO DEL REPARTO DE ÚLTIMA MILLA

La actividad de este sector sigue en franco aumento, pero la necesidad de recortar gastos de combustible para tratar de reducir el consumo de combustible va a incidir notablemente en los tiempos y en las rutas establecidas. Aprovechar entonces las facilidades que las nuevas tecnologías permiten va a ser una de las tendencias del sector a la hora de fijar las rutas y trayectos del reparto.

### 15.- PRESIONES INFLACIONARIAS

Con la inflación al 6,9 en 2021 y disparada al 7,6 el pasado mes de febrero el aumento generalizado de los costos es inevitable. Casi con toda probabilidad, las presiones inflacionarias persistan durante buena parte del 2022 e incluso más allá dependiendo del calendario que marque el conflicto creado por Rusia en Ucrania. Lo normal sería que una vez finalizado y la situación vuelva a la normalidad, los precios también se normalizaran, pero cabe recordar que la inflación en España ya crecía por encima de lo normal con anterioridad a la invasión rusa y que los precios de la energía y los combustibles estaban igualmente disparados, lo que indica que en la economía de nuestro país algo no andaba funcionando bien. Y esa es una situación que la guerra no sólo no va a ayudar a corregir sino que hará que se vuelva aún más difícil todo una vez que acabe y aflore la necesidad de tener que pagar las cuentas pendientes.



ELECTRIFICACIÓN, CONECTIVIDAD, DIGITALIZACIÓN,...

# Por qué tu próxima renovación de flota es vital para el futuro de tu empresa

Vehículos eléctricos, conectados, digitalización, coche autónomo, ... el sector del automóvil vive una total transformación que pone "ruedas arriba" la movilidad tal cual la entendemos. Tendencias que se van a abrazar por completo en 2030 y que te deben interesar si quieres acertar en los cambios a introducir en tu flota para garantizar su servicio a tu empresa.

El coche eléctrico, el coche conectado, el coche autónomo van de la mano. Los tres son la gran revolución del transporte y de la conectividad, y los tres confluirán y se abrazarán por completo en el 2030, período en el que también coincide de lleno la necesaria digitalización que nuestra empresa (y con ella nuestra flota) ha de seguir para garantizar su futuro. Actualmente,

vivimos un período de transición de estas cuatro tendencias al mismo tiempo.

Este año 2022, el primer coche conectado de tecnología 5G llegará al mercado. Será un vehículo que tendrá capacidad de conexión a la red de alta velocidad digital. Ya está anunciado por un fabricante y muy pronto muchos otros más le seguirán. Y los coches eléctricos ya están en la calle. Su

número cada vez es mayor y su tecnología cada día más avanzada y completa, lo que sin duda va a favorecer, junto con las continuas regulaciones y ayudas en su favor, una cada vez más rápida presencia de los mismos en nuestras calles y carreteras.

Y en cuanto al coche autónomo, aunque ya existen soluciones disponibles en el mercado, estas aún no cuentan con el

## ¿ESTARÁ TU FLOTA PREPARADA PARA TODO ESTO?

Estamos en 2022. El "front end" marcado indica que en apenas tres años, 2025, todas las situaciones y tecnologías que comentamos en el texto general estarán plenamente funcionales y que tan sólo cinco años más tarde la gran mayoría de los usuarios las utilizarán de forma recurrente e incluso constante en sus desplazamientos. Eso indica que tu flota habrá de estar preparada para asumir todo este proceso de cambio en los tiempos indicados. Y para que esto pueda producirse es preciso prever con tiempo los cambios que has de llevar a cabo en la misma. Tendrás que dotarte de los vehículos adecuados, digitalizar tu flota acorde se digitalizan también el resto

de departamentos de tu empresa, adaptarla a las nuevas tecnologías que se van a imponer (ya lo están haciendo aunque todavía no nos hayamos dado mucha cuenta de ello) en los próximos años, etc. Y hacerlo es totalmente obligado, porque se trata de una mera cuestión de rentabilidad, calidad del servicio que la flota presta tanto a la empresa como a los clientes y partners de la misma. Una transformación que además va a precisar de una necesaria labor de formación de cuantos trabajan en la flota (independientemente de la posición que ocupen en la misma) para poder conocer y trabajar con los nuevos sistemas que se van a



implementar. Tu misión como gestor de flota es comenzar a imaginar el mundo en el que vas a tener que ejercer tu labor. Disponer de las herramientas adecuadas (localizadores, gestores de flota, nuevos sistemas de mantenimiento, sistemas de

cálculo de rutas y adecuación de cargas a las mismas, ...), muchas de las cuales ya están presentes en el mercado. Tendrás que probarlas y valorar si son exactamente las que precisas o si es necesario que desarrolles otras nuevas antes de decidirte a incorporarlas

marco legal suficiente que ha de guiarlas, ampararlas y limitarlas en su desarrollo dentro de los países de la Unión Europea. Para 2025 se espera que ese marco legal ya esté bastante configurado, que las principales redes de carreteras estén suficientemente e digitalizadas, y que se disponga de una red adecuada de puntos de recarga para vehículos eléctricos suficiente, que permita generalizar el uso de estos sin trabas ni inconvenientes motivados por su autonomía.

La digitalización de las vías públicas, la conectividad 5G, electrificación de los vehículos y la automatización o conducción autónoma de los mismos estarán plenamente disponibles para esa fecha y, apenas cinco años más tarde, en 2030, serán ya la base de la realidad de un mercado maduro y plenamente establecido para el mundo del automóvil, del transporte y de la movilidad en nuestras calles y carreteras.

La convergencia de autonomía, electrificación, y conectividad va a representar importantes variaciones en muchos ámbitos, el primero de ellos sin duda el del consumo energético. La electrificación de los vehículos va a significar un importante cambio de modelo (pasamos del petróleo a la energía eléctrica) así como una reducción del consumo energético en el país que será muy importante y muy relevante de cara a la economía nacional. Se calcula que nuestro consumo de energía se reducirá fuertemente y provocará un ahorro cercano a un 70 por ciento en los costes/pais de nuestra factura energética, evitando además hacernos tan vulnerables a los costes

LA CONVERGENCIA DE AUTONOMÍA, ELECTRIFICACIÓN, Y CONECTIVIDAD VA A REPRESENTAR IMPORTANTES VARIACIONES EN MUCHOS ÁMBITOS. EL PRIMERO DE ELLOS SIN DUDA EL DEL CONSUMO ENERGÉTICO.

del petróleo y el gas. Otro factor muy importante será que el uso de vehículos autónomos llegue también a ser muy relevante. Y lo es por dos razones. De una parte, los vehículos van a tener, por así decirlo, que ser capaces de pensar. Y si bien eso va a suponer extraconsumos en materia energética, por otra, tal actividad redundará en importantes beneficios, muy superiores, en cuanto a la eficiencia tanto de su uso como de su mantenimiento y, con ello, de los resultados añadidos a obtener a partir de su actividad.

Un ejemplo muy claro de cuánto va a suceder lo tenemos, por ejemplo, en la interacción entre semáforos y coches. Cuando nos encontramos con un semáforo levantamos el pie del acelerador y nos paramos, teniendo que volver después a rearrancar —nunca mejor dicho con los actuales sistemas Stopt&Start—,

generando con ello las maniobras más bruscas y caras energéticamente a las que se enfrenta un automóvil.

El proceso de volver a poner primera, acelerar y poner nuevamente el coche en movimiento es el que mayor volumen de consumo de combustible genera. Pero, al estar conectados, tanto los vehículos como las carreteras y las calles de la ciudad, y poder, por así decirlo, "hablar entre sí", los coches ajustarán las velocidades de todo su recorrido para poder pasar por los semáforos exactamente en el momento en que estos le den prioridad de paso poniéndose en verde. De esta manera se evitarán todos los procesos de arranque de tan alto consumo y baja eficiencia como son las paradas en los semáforos en rojo que tanto exceso de gasto de energía (combustible) vienen generando. Y además, en muchos casos llegarán incluso a evitar la presencia de mu-





**BUSCA AYUDAS Y EMPRESAS ADECUADAS  
EMPIEZA POR DIGITALIZAR TU FLOTA**

El primer paso que debes dar para acometer el futuro de flota comienza por digitalizar la misma. En función de cómo la digitalices deberás luego ir incorporando los modelos adecuados para cubrir los servicios de movilidad que realmente necesitas. En este viaje no estás solo y puedes disponer de ayudas económicas gracias a los distintos planes que actualmente hay en vigor. Así, por ejemplo, si trabajas en una empresa de entre 10 a 49 empleados y tu empresa tiene una flota de vehículos ya puede solicitar los bonos de ayuda de hasta 12.000 euros para la digitalización de la misma, tal y como ha publicado recientemente el Boletín Oficial del Estado. La Dirección General de RED. ES ha convocado en el marco de la Agenda España Digital 2025, el Plan de Digitalización Pymes 2021-2025 y el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia Next Generation de España (EU) las denominadas ayudas del Kit Digital 2025 las ayudas cuyo objetivo es mejorar la competitividad y el nivel de madurez digital de las empresas. Las ayudas previstas en estos planes ascienden a un total

de 500 millones de euros que serán distribuidos entre las empresas pymes que lo soliciten con una cantidad máxima por beneficiario de 12.000 euros. Para conseguir las ayudas, las empresas deberán presentar las solicitudes de ayuda desde este próximo 15 de marzo a las 11:00 horas hasta el próximo 15 de septiembre de 2022, aunque este plazo puede acortarse siempre que el presupuesto previsto para el plan se agote en una fecha anterior. Para poder acogerse a estas ayudas las empresas deben tener al menos seis meses de antigüedad, de 10 a 50 empleados (las personas en situación de autoempleo también cuentan) y habrán de estar inscritas en el Censo de Empresarios de la Agencia Tributaria o en el equivalente de las respectivas Administraciones Tributarias Forales, donde deberá figurar la actividad económica que la empresa ha venido desarrollando a la fecha de la solicitud de la ayuda. Igualmente tendrán que estar al corriente de pago de sus obligaciones tributarias y ante la Seguridad Social. El bono recibido en concepto de Kit digital tendrá carácter de subvención directa y será otorgado mediante



el procedimiento de concurrencia no competitiva. Las empresas seleccionadas recibirán disposiciones dinerarias para financiar la adopción de las posibles soluciones de digitalización disponibles en el mercado. Las empresas interesadas en recibir los bonos tendrán que registrarse en el área privada de la web [www.acelerapyme.es](http://www.acelerapyme.es) y superar el test de autodiagnóstico allí disponible, consultar las distintas soluciones de digitalización que ofrecen los distintos agentes autorizados y, posteriormente, pedir la ayuda a través de la sede electrónica de RED.es. En esa misma web puedes acceder desde el 15 de marzo a un catálogo de digitalizadores (hay más

provincias) entre las cuales puedes elegir el que más te convenga o se adapte a tus necesidades de digitalización. En cuanto a los planes de ayuda para las microempresas y los autónomos, se espera que antes del verano se haya implementado el de las primeras y que el de los profesionales llegue a partir del próximo mes de septiembre. Recuerda que además de todas estas ayudas también están disponibles tanto las del Plan MOVES como las del MOVES flotas, que junto a las ayudas para la compra de vehículos eléctricos también incluyen ayudas económicas para la incorporación de puntos de recarga y para la digitalización de los distintos servicios que la actividad de la flota pueda precisar.

chos de los actuales semáforos en las vías de circulación

La gestión de los flujos de tráfico va a cambiar masivamente con la confluencia de la digitalización, la electrificación y la conectividad de los vehículos y las carreteras. Los atascos tenderán a desaparecer. No habrá ni atascos y puede que ni siquiera llegue a haber semáforos para 2050, que es realmente la fecha objetivo de culminación de todo este proceso de transformación que actualmente está acometiendo la sociedad.

Para entonces, los coches ya se comunicarán plenamente entre ellos para ajustar sus trayectorias calculando con total precisión sus momentos de paso por cruces e intersecciones sin llegar en ningún momento a colisionar entre ellos. Sistemas de vigilancia controlarán igualmente los mo-

**LOS ATASCOS TENDERÁN A  
DESAPARECER. NO HABRÁ NI ATASCOS  
Y PUEDE QUE NI SIQUIERA LLEGUE  
A HABER SEMÁFOROS PARA 2050.  
QUE ES REALMENTE LA FECHA DE  
CULMINACIÓN DE ESTE PROCESO**

vimientos de peatones, animales y otros elementos en las calles y carreteras para adaptar con el mismo fin los movimientos de los vehículos a sus desplazamientos.

Podría decirse que con todas estas tecnologías confluyendo, el concepto de par mientras se circula llegará a desaparecer. No es ninguna entelequia. Por ejemplo, con la reducción de velocidad aplicada en

vías de alta capacidad de Madrid como la M30 o la carretera de Extremadura entre la M30 y la M-40 se ha conseguido dinamizar el tráfico. Se circula más lento, lo cual es decir que se circula también más seguro, pero no por ello se llega más tarde al destino, pues se han acortado el número de paradas que se realizan porque hay también un menor número de atascos y congestiones en esas vías. Y, al circular a velocidades más lentas, aunque también más constantes, el avance de los vehículos en su progresión a sus respectivos destinos es, por tanto, más corto en cuanto a tiempo empleado se refiere.

Para que todo esto sea posible es preciso, efectivamente, que exista una comunicación perfecta, rápida y segura, entre todas los elementos que intervienen. Y para que esa comunicación exista es preciso

dotar de conectividad a las carreteras. Los vehículos han de ser capaces de conectar y las calles, carreteras y demás vías de circulación han de ser capaces de ofrecer información y asistir debidamente de esta a los coches que van a circular por ellas y hacerles llegar todos los datos necesarios para que estos conozcan de antemano las situaciones de congestión, el estado del tráfico a lo largo de las rutas a establecer, si hay accidentes o carriles cortados por alguna causa, adelantar esta a los vehículos, etcétera.

Efectivamente, para todo ello se precisa de una infraestructura específica que, actualmente, la Unión Europea analiza y estudia a fin de conocer cuál puede llegar a ser la inversión necesaria para implementarla en todos los territorios. También es preciso digitalizar por completo todas las carreteras, siendo este el principal cambio que se precisa para que, realmente, la tecnología 5G pueda tener el impacto que de ella se espera en materia de transportes y movilidad.

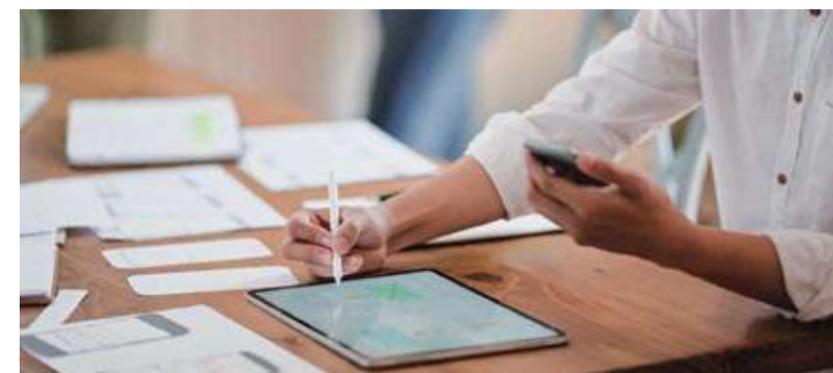
Y en esta situación, España no está tan mal como pudiera parecer a priori. Tenemos mucho más camino avanzado del que podemos pensar. Nuestra red de carreteras es privilegiada frente a la de otros países de nuestro entorno. En general y pese al estado de conservación que muchos tramos presentan, tenemos muy buenas carreteras. Contamos con una red que sin duda está a la misma altura e incluso mucho mejor que muchas otras redes mundiales. Y más importante aún es el hecho de que la mayor parte de su extensión esté ya cableada. Casi todas las autopistas y autovías del país cuentan con las debidas zanjas y canalizaciones de luz gracias a las cuales se conectan muchos de los paneles de información, cabinas sos, etc. Y a través de esas canalizaciones, todas ellas de dominio público, se tiran cables de fibra óptica, que es la principal vía para lanzar conexiones entre las ciudades y los territorios de los distintos municipios de nuestra geografía.

El coche autónomo además va a suponer un gran cambio para la seguridad vial de nuestras calles y carreteras. En este sentido, hablamos de que el 80 por ciento de los accidentes que se producen en todas nuestras vías de circulación están directamente relacionados con fallos humanos de todo tipo, y que el 22 por ciento de las muertes en carreteras corresponden a peatones que han sido atropellados en ellas: miles de personas al año fallecen de este modo. Estos dos problemas se van a poder solventar en gran medida con la llegada de la digitalización y la conectividad.

Gracias a ellas, podremos disponer de un segundo nivel de control de los vehículos que se superponga o colabore con las decisiones humanas, las de los conducto-

res, y conseguir que las personas, aquellas que estén conectadas mediante dispositivos 5G, también estén conectadas con los vehículos. Es fácil imaginar como un niño, que cuenta con una baliza 5G en su mochila o en su ropa, permita automáticamente que los vehículos conozcan con total exactitud su posición en la vía, que sepan que hay un niño cruzando o corriendo por la calzada detrás de una pelota y que de esta manera el coche frene, reduzca su velocidad o incluso llegue a detenerse por completo al saber que el niño va a aparecer delante suya.

No hará falta que el humano vea llegar al coche. La conectividad permitirá al coche detenerse por sí mismo y ayudará a evitar el posible atropello o cualquier ac-



cidente derivado de tal situación. Y todo esto no debemos contemplarlo como una delegación de nuestra responsabilidad al volante. No se trata de reemplazar al conductor al mando del coche, pero sí de ofrecerle un apoyo importante en su actividad con el objetivo de llegar a tener 0 muertes y accidentes en las carreteras.

Uno de los principales casos de uso del coche autónomo que se plantea recurrentemente es el que concierne al transporte de mercancías, a los profesionales del camión. Actualmente ya hay camiones autónomos circulando por autopistas y carreteras. En los Estados Unidos ya hay un estado en el que la empresa UPS efectúa sus repartos diarios con vehículos de conducción completamente autónoma y ni tan siquiera lleva conductor humano como asistencia a bordo del vehículo. También hay servicios de taxi en las ciudades que recogen a sus clientes y los trasladan hasta sus destinos sin necesidad de que haya conductores humanos a bordo.

Por el momento son casos de uso realmente "sencillos" por así decirlo. Lo son porque los camiones circulan siempre a velocidades fijas sin apenas variaciones en sus desplazamientos por carretera, a 100 km/h, hacen infinidad de trayectos cortos, entre dos ciudades o municipios, y es precisamente ahí, en ese tipo de despla-

zamientos, donde los coches autónomos van a tener su principal utilidad. En las ciudades, donde hay muchísima más interacción y ocurren muchas más cosas (semáforos, niños, etc), el coche autónomo también terminará por implantarse, pero lo hará bastante después. El primer ámbito donde veremos al coche autónomo en acción será en el sector del transporte por carretera y, en especial, en el del transporte por carretera de larga distancia, donde, sin duda, eliminar la figura del conductor supondrá una importante reducción de costes o cuanto menos, una importante ganancia en cuanto a calidad de vida para los conductores, que podrán viajar más entretenidos con labores de logística y planificación que contribuirán a mejorar

los tiempos de sus trayectos por carretera y la calidad de sus servicios. En la logística hay mucho por ganar. Uno de los grandes problemas que actualmente soporta el transporte por carretera es sin duda el de las llamadas "empty miles" o kilómetros de vacío que recorren los vehículos en sus desplazamientos. El recorrido que los camiones hacen hasta que llegan a un sitio para recoger o dejar sus mercancías y luego retornar a sus bases. Son trayectos que en muchas ocasiones se realizan sin carga alguna, completamente de vacío. Actualmente, tales desplazamientos suponen aproximadamente el 40 por ciento de los desplazamientos del camión. Y lo que todos queremos conseguir es que ese camión siempre esté transportando mercancías y optimizando su uso al máximo posible. El objetivo ideal sería llegar a 0 recorridos en vacío, aunque es prácticamente imposible de alcanzar. En el momento en el que tengamos todo conectado, el vehículo, la carretera, los proveedores, los transportistas, etcétera, conseguiremos que esa brecha logística que tanto encarece el transporte de mercancías se reduzca notablemente hasta que apenas se realicen un 10 por ciento de kilómetros de vacío. Esa optimización del 30 por ciento en la eficacia del sector transportes será uno de los grandes logros que permitirá la conectividad 5G.



“La digitalización no es una oferta pasajera. Es disponer de grandes volúmenes de información sobre los clientes, sobre sus tendencias, gustos, acciones, etc. Es una herramienta que va a transformar por completo el modelo de negocio para permitir a las pymes del sector de automoción poder seguir haciendo lo mismo. Pero la digitalización significa disponer de información en unas cantidades que son muy difíciles de gestionar para una pyme”.

HABLAMOS CON... RAÚL PALACIOS, PRESIDENTE DE GANVAM

## «Frente a la digitalización, o te transformas, o tu negocio muere»

El presidente de GANVAM habla claro sobre el futuro de muchos negocios en el sector. El cambio es imparable y resistirse a él es morir. Por eso hay que abrirse a las nuevas tecnologías, transformar nuestras empresas y adaptarlas a la nueva realidad y modelo de negocio que vamos a vivir en el sector de la automoción en menos de 10 años. Hablamos con el presidente de GANVAM, Raúl Palacios, de este y de muchos otros temas

—La digitalización es un medio para ello. Nos va a permitir hacer modelos de nego-

cio muchísimo más eficientes. Si con un renting cojo un coche y lo sigo teniendo parado el 95 por ciento del tiempo, pierdo dinero igual que si compro el coche en propiedad. Y eso no tiene sentido. Con las nuevas tecnologías, llegan proveedores de otro tipo de movilidad que va a permitir disfrutar de un coche cuando realmente lo necesitamos y, cuando no, que otro lo haga en nuestro lugar. El renting flexible y los servicios de suscripción son solo el inicio de esta tendencia. En un sistema donde el big data ya esté incorporado, la digitalización y

la conectividad de los coches implantada, y la conducción autónoma en pleno funcionamiento, todo esto va a ser posible. Y lo vemos ya en otros sectores, lo que pasa es que no nos damos cuenta.

—¿Y cómo le explicas todo esto a un pequeño taller en Cuenca?

—Ese pequeño taller va a desaparecer. Sólo quiere seguir reparando coches, lo que sabe hacer, pero ese modelo de negocio ha terminado. Como tenemos un parque de 25 millones de coches antiguos, la

postventa no se va a ver inicialmente tan afectada como la distribución. Pero ese colchón paulatinamente se acabará y sufrirán igualmente su transición. El pequeño taller de Cuenca cada vez tendrá menor número de clientes particulares y cuantos renueven sus coches cada vez acudirán menos veces a su taller. A su alrededor ya hay nuevos servicios de movilidad basados en el alquiler, no en la venta.

Para evitarlo, deberá tener claro que para que su negocio sobreviva habrá de adaptarse, abrirse a estos nuevos servicios de movilidad y reconvertir su negocio buscando conocer antes de hacerlo ello donde van a estar y quienes van a ser sus futuros clientes. Y, en gran medida, los futuros clientes de los servicios de postventa van a ser estos nuevos servicios de movilidad.

Es una transición que, o se hace bien, que es por lo que estamos luchando desde GANVAM, o al final solo conseguiremos que estas grandes multinacionales de los nuevos servicios de movilidad hagan que estos pequeños talleres o los pequeños concesionarios nos convirtamos en los pequeños raiders de la automoción. Que nos paguen un ticket fijo bajísimo por ir a recoger el vehículo y hacer toda una serie de

operaciones para ellos con una rentabilidad mínima que cada vez ira a peor y solo dará para poder mantener el negocio y poco más. De hecho, ya nos está pasando algo parecido con las aseguradoras.

—¿Una situación muy compleja?

—Desde luego. Y se produce porque vivimos la mayor transformación del automóvil y de la movilidad en toda su historia. El miedo es que mientras las grandes corporaciones se preparan y prevén estos cambios de manera anticipada, cuando bajas al terreno de las pymes, estos movimientos telúricos del sistema y del modelo de negocio no se visualizan; y cuando lo hacen, por lo general, suele ser ya demasiado tarde. Hay que ser realistas. Hay una resistencia al cambio muy grande por gran parte del sector. Llevan toda la vida haciendo lo mismo, no conocen otra cosa y han vivido muy cómodamente así. Y eso genera una enorme resistencia al cambio. Por eso, desde las patronales, desde asociaciones como GANVAM, tenemos que ser muy conscientes de cuál es la situación y lanzar los mensajes adecuados que adviertan a las pymes y les abran los ojos sobre lo que realmente está por llegar. Pero hay muchos en el sector que no quiere escuchar. A muchos no les gustará leer esta entrevista.

—Normal. Hablamos de la transformación de la vida de las personas. En 2010 el car sharing era una locura, un sueño

Y al final todo se resume en quién tiene al cliente. No se trata de la marca o coche que tienes o reparas. Se trata de dónde está tu cliente. El renting, por ejemplo, lo ha entendido bien. Han dejado de ser empresas de financiación para transformarse en empresas de servicios de movilidad. Por eso los talleres no deben seguir esperando a que a los clientes se les enciendan las luces o testigos de avería. Tienen que ser más proactivos, ir a buscarlos y atraerlos mediante la oferta de nuevos servicios.

—Cómo ves la situación actual en el sector del automóvil en general y, más concretamente, en el de la compraventa y distribución en particular.

—La parte de la distribución está muy ligada al sector industrial del automóvil. Mientras que nosotros al final sufrimos las mismas tendencias que el sector retail en sí. Estamos inmersos en un cambio de modelo de negocio y de modelo económico. Los propios automóviles ya muestran pruebas tangibles de ese cambio y ahora concesionarios, talleres y demás pymes afines del sector lo estamos comenzando a experimentar. Por las fuertes barreras de entrada existentes y los fuertes costes del sector nos ha tardado mucho más en llegar que en otros sectores, pero finalmente ha llegado. Lo más importante va a ser la gestión de cara a los clientes y ello va a forzar que cambiemos prácticamente por completo nuestros canales de comunicación con ellos y que nos anticipemos mucho a

“NECESITAMOS HABLAR TODOS EL MISMO IDIOMA EN UN LUGAR COMÚN O PLATAFORMA DONDE EL SOFTWARE DE TODOS LOS SERVICIOS SE COMUNIQUE LIBREMENTE PARA FACILITAR A LOS CLIENTES LO QUE NECESITAN. SÓLO ASÍ NADIE SE QUEDARÁ ATRÁS”

que no iba a funcionar. Hoy Madrid tiene 6 o más empresas y sus vehículos llenan las calles.

—Un ejemplo aún más claro. Analiza lo sucedido con los videoclubs, los todopoderosos blockbusters, antes de la transición digital. Soportaron bien pasar de las cintas de video a los CDs, pero la llegada de internet les mató. Cuando llega un cambio de modelo de negocio de este tipo y no lo ves, se lleva por delante tu negocio, tu empresa, tu vida en cuestión de meses. Mira lo que ha pasado con marcas como Kodak, o con Nokia, o con muchas agencias de viaje. Todo son ejemplos de sectores que se están adaptando a marchas forzadas, porque el actor predominante es una gran multinacional y tiene una gran capacidad de adaptación. Y las pymes del sector del motor no son diferentes. O te adaptas y transformas o desapareces.

sus necesidades, mucho más de como lo hacemos ahora. Además, lo que nos van a pedir en el futuro cambia por completo. Van a pagar por utilizar los coches, no por comprarlos.

—Esta nueva realidad en el trato con los clientes, ¿está preparado el sector para afrontarla?

—Hay fuertes barreras que romper. Barreras impuestas por la mentalidad imperante en el sector, donde cuesta mucho ver que la situación va a cambiar tan bruscamente un modelo de negocio y una forma de trabajar que prácticamente se lleva toda la vida gestionándolo igual.

Llevamos toda la vida vendiendo y reparando coches, y ahora nos dicen que el futuro está en vender servicios de movilidad no en vender coches. Y en cuanto a servicios, ya no se trata de cambiar aceites



LA DIGITALIZACIÓN NO ES UNA OFERTA PASAJERA

y arreglar averías, sino de actualizar en remoto el software embarcado en los vehículos e instalar nuevas aplicaciones. Lógico que a muchos profesionales les cueste entenderlo y hacerse a la idea. Y más aun si para digitalizar el sector se necesitan fuertes inversiones cuando la rentabilidad existente en el sector dificulta mucho que se puedan acometer. Y más aún si tenemos en cuenta que al Gobierno, a las administraciones, se les está olvidando algo muy importante: crear las infraestructuras necesarias de manera libre y abierta para que todos los nuevos servicios que tienen que ver con la nueva movilidad se puedan desarrollar y puedan usarlas. Se está obviando la importancia de las nuevas 'carreteras' digitales para poder implantar esa nueva movilidad.

**–Se supone que con la nueva tecnología 5G todo eso irá más rápido ¿no?**

–La tecnología 5G lo que nos permite es que todos esos cambios sean factibles porque tendremos esa velocidad que se precisa, lo que no se está haciendo es crear ese espacio único donde cualquiera –un usuario, un proveedor de servicios o de productos...–, pueda interactuar con el resto y poner o dar visibilidad de sus productos y servicios a todos desde un espacio común o una misma plataforma en la que se concentren todos los servicios y actores de la nueva movilidad que hay disponibles.

Esto es lo que realmente hará que despeguemos hacia la nueva movilidad. Por hacernos una idea, hace más de cien años en España se tuvo que crear una red de carreteras para que el sector del automóvil pudiera despegar. Ahora estamos en esa misma tesitura y lo que deberíamos crear es esa red de plataformas digitales o esa plataforma digital necesaria para que la nueva movilidad también pueda despegar.

**–Pero es una plataforma como actualmente la entendemos o...**

–Lo llamo plataforma para entendernos. Lo que hay que crear es una especie de universo donde cualquier persona que ofrezca un producto de movilidad lo pueda cargar y yo como usuario o ciudadano, accediendo a un solo punto pueda contemplar todas las opciones que tengo a mi disposición, ya sea compra, modelos de suscripción o simplemente los servicios de pago por uso. Un sistema que cuando quiera desplazarme de

un sitio a otro me permita ver y tener en mano todas las posibilidades de servicios de movilidad existentes a mi disposición para poder realizar ese desplazamiento en tiempo real, aplicando incluso los criterios que quiero para el mismo: llegar más rápido sin importarme el coste, viajar de la manera más económica, con el menor impacto de CO<sub>2</sub> en el ambiente, realizar una reparación, comprar un accesorio, etcétera, y que, de alguna manera pudiésemos elegir e interactuar de inmediato con esa modalidad elegida de transporte, servicio, asistencia... Un sitio que además me permita combinar distintos medios de transporte (transporte público, tren, avión, coche, bici, patinete, cualquier tipo de sharing o de vehículo de uso compartido, ...)



y de servicios en función de donde estoy, de la rapidez con lo que lo necesito... Eso es lo que realmente va a desarrollar o que será la palanca para que el ciudadano pueda disponer de una alternativa real a lo que es la propiedad del vehículo. La gente ya no quiere pagar por tener un bien, y en el caso del automóvil por un bien que está aparcado el 95 por ciento de su vida útil. El consumidor quiere pagar sólo por usarlo y cuando lo hace.

**–¿Realmente el cliente quiere este cambio o es porque ya no cuenta con recursos económicos para afrontar la posesión de un automóvil en propiedad?**

–Digámoslo de otra manera. El ciudadano tiene ahora muchas más cosas a las que destinar sus recursos económicos. Antiguamente teníamos menos opciones y el automóvil tenía un significado especial. Cuando comprábamos un coche, realmente lo que comprábamos era libertad ¿no? Esto hoy en día ha cambiado. La gente tiene otras prioridades muy diferentes a las que había tanto a nivel de ocio como a nivel particular. El automóvil ha ido perdiendo parte de su importancia y la están ganando otros muchos dispositivos. Tampoco dejas por ello de tener razón al decir que se trata también de una cuestión de economía. Lo que no voy a hacer es pagar por servicios de movilidad y que al final de mes mi factura sea mucho más cara que tener un vehículo en propiedad. Por eso precisamente es por lo que necesitamos disponer de esa plataforma que permita crear economías de escala para todos estos servicios de movilidad. Un ejemplo: en Madrid hacer rentable una flota de vehículos de carsharing es muy complicado porque el consumidor no es capaz de discernir rápidamente entre las distintas alternativas que tiene cual es la que más le conviene utilizar en cada ocasión.

Al final, los clientes cogen un vehículo pensando que con él tienen que efectuar cualquier tipo de desplazamiento, cuando en realidad no es así. Si fuésemos capaces de crear un entorno donde poder combinar todas estas flotas y opciones de movilidad y donde pudieran contemplarse las empresas que a su vez aportan servicios a esas flotas de movilidad como usuarios podríamos escoger el servicio adecuado para nuestra movilidad y disponer de cuantos servicios añadidos dieran soporte y complementaran a estos servicios de movilidad en todo momento. Eso permitiría crear numerosas sinergias, que además son necesarias para reducir el coste de todos estos servicios de movilidad. Y esos costes reducidos que se puedan trasladar al ciudadano serán los que permitan que esas opciones de movilidad sean reales y estén al alcance de todos.

**–¿Esa es vuestra propuesta para la plataforma?**

–Esto es lo que hemos propuesto. Algo que países como Francia o Alemania ya están desarrollando. En Alemania, por ejemplo, ya se ha presentado. Y tiene muchas similitudes con lo que planteamos. ¿Cuál

ACADEMIA GANVAM CREAR LOS NUEVOS PERFILES PROFESIONALES QUE NECESITA EL SECTOR

En plena transición digital y ecológica, la educación para el empleo se convierte en objetivo prioritario para garantizar el mantenimiento de los más de 350.000 puestos de trabajo que genera la distribución de vehículos en España. Con el objetivo de formar y acreditar a los nuevos perfiles profesionales del sector, nace la Academia GANVAM. Esta iniciativa -presentada en el marco del congreso eXpo GANVAM, que la patronal de la distribución oficial e independiente celebra en IFEMA Madrid- se ha puesto en marcha de la mano de los especialistas en diseño e implementación de planes de formación para el sector automoción Infova Automotion, buscando también facilitar la incorporación de la mujer a un entorno laboral donde más del 75% son hombres.

A través de itinerarios formativos flexibles para el aprendizaje y desarrollados en entornos 100% digitales, la Academia GANVAM apuesta además por la reconversión laboral para contribuir a formar profesionales capaces de dar respuesta a las exigencias del mercado actual. En palabras del director de Desarrollo de GANVAM, Fernando Miguélez, "en este contexto de transformación, si no actualizamos los perfiles para adecuarlos a la realidad actual tendremos, por ejemplo, más mecánicos especializados en motores de combustión que vehículos de este tipo circulando por las carreteras. Además, el vehículo conectado y la digitalización de procesos van a requerir un perfil profesional que ahora mismo prácticamente no se encuentra. Sin ese motor humano no se puede impulsar

la transformación del sector". Así, Academia GANVAM contempla módulos que permitirán adquirir competencias certificadas en materias como la venta digital o la reparación y mantenimiento de vehículos propulsados por tecnologías alternativas, por citar solo algunos ejemplos, contribuyendo al desarrollo de planes de acompañamiento para mantener el empleo en el sector de la automoción. Según el director de Proyectos de Infova Automotion, Manuel Olivares, "no olvidemos que la formación y capacitación profesional es clave para reforzar la competitividad y el empleo del sector en un contexto como el actual. Con Academia GANVAM contribuimos a cubrir la falta de cualificaciones acreditadas vinculadas a la nueva movilidad conectada y sostenible".



es el problema? Pues qué si no se presenta a través de GANVAM o es un entorno abierto a todos, encontraremos muchos problemas que impidan que realmente tenga este significado universal para la movilidad.

El cambio ha de ser una oportunidad para todos, no solo para el que llega el primero. Eso significa no dejar a nadie atrás. Que cualquier persona o empresa que quiera promover un servicio de movilidad pueda hacerlo sin tener que pasar por unos costes que le obliguen a tener que pagar de continuo un canon mercantil. En definitiva, hay que crear plataformas que den las mismas oportunidades operativas a todos y evitar que sean grandes corporaciones las que impongan su sistema o sus servicios de movilidad.

**–Esas plataformas habría que articularlas a escala estatal o a escalas más reducidas, autonómicas o municipales, porque necesitamos disponer de información de cercanía ¿no? Información de los productos y servicios que realmente están a nuestro alcance físico.**

–Date cuenta que la plataforma es digital. Y cuando tienes algo digital, te da exactamente igual. En el ámbito digital rompes por completo con lo que es el ámbito territorial. En el ámbito digital lo que importa es el servicio que yo te estoy dando. Luego, evidentemente, lo que tienes que adecuar es ese servicio en cada punto del país

"HAY QUE ABRIR EL NEGOCIO A LOS NUEVOS SERVICIOS DE MOVILIDAD, RECONVERTIRLO Y TRATAR DE CONOCER QUIÉNES SON Y DÓNDE VAN A ESTAR SUS FUTUROS CLIENTES"

donde estés operativo. Un ejemplo. Si hacemos una plataforma local únicamente para Huesca, su efecto será muy limitado. Es un poco lo que nos sucede ya en Madrid, que únicamente podemos disponer de esos servicios en nuestra ciudad y cuando salimos de ella ya no contamos con poder localizar muchos de esos servicios en el resto del territorio. Y esta situación hace muy complicado el poder rentabilizar cualquier servicio de movilidad.

**–Y las administraciones españolas, el Gobierno, ¿se están moviendo en esta dirección, están favoreciendo la puesta en marcha de esta plataforma?**

–De momento no nos está escuchando. Nosotros presentamos este proyecto para que se incluyera dentro del PERTE de Automoción. Las primeras impresiones al respecto fueron muy buenas, pero la rea-

lidad es que las prioridades del PERTE se han orientado a que España se convierta en uno de los principales productores a nivel mundial de vehículos eléctricos y a que para ello seamos capaces de atraer a nuestro territorio la instalación de las factorías de baterías que son necesarias para este objetivo. Este camino está empezando a dar sus primeros pasos, pero especialmente en todo lo que es la parte de vehículo conectado y que España también pudiera ser ese Hub internacional en materia de conectividad, todavía no se está concretando en modo alguno.

**–¿Y el sector está preparado para asumir esa digitalización?**

–El sector, si o sí, tenemos que hacer un gran esfuerzo para asumir esa digitalización. Eso hay que tenerlo claro y ese es el mensaje que tenemos que lanzar y fomentar. La distribución está compuesta por unas 42.000 pymes y 35.000 autónomos. Y cuanto más pequeño eres más te cuesta tener esta capacidad de visión estratégica. Para una pyme el cambio a nivel económico es mucho más dinámico que para una gran empresa y cuando está convencida de algo tiene muchas menos barreras que romper para realizar los cambios que una gran multinacional, pero en cuanto a mentalidad sí que le cuesta mucho más ver la necesidad de la transformación y entenderla.



LA DIGITALIZACIÓN NO ES UNA OFERTA PASAJERA

Lo comentaba al principio. El futuro va más de poder tratar los datos de tu cliente y de poder comercializar servicios de movilidad o de implantar softwares en el vehículo.

**—¿Y cómo pedir a una Pyme o autónomo que cambie su modelo de negocio sin marcarle un claro camino a seguir cuando ni tan siquiera los gurús del mismo tienen claro hacia dónde ir? ¿Por qué invertir los escasos recursos en un sistema que no sabemos si va a ser el bueno?**

—Lo que es un claro error es decirle al sector que se digitalice para seguir haciendo lo mismo, para mantener el mismo modelo de negocio. Que invierta para mantener un modelo de negocio que claramente va perdiendo rentabilidad y está en fase de destrucción. Eso sí es un error. El modelo de negocio conocido hasta ahora llega su fin porque ya no da dinero. Es así de simple. Y tú pregunta da en el clavo. Lo que le tenemos que decir a la gente es hacia dónde vamos, hacia donde han de orientar sus negocios, cuáles van a ser las estrategias y las tendencias que van a marcar el futuro del sector. El estudio de Roland Berger nos dice que en 2030 de cada 3 vehículos nuevos que se pongan en el mercado 2 van a destinarse a servicios de movilidad. Por eso le decimos a las pymes y autónomos de la distribución que deben tomar posiciones con estos servicios de movilidad. Mucho más que con la venta. La venta paulatinamente se va a ir reduciendo en mayor porcentaje y lo hará aunque la economía esté bien. No porque la gente no quiera gastar su dinero, sino porque ya tienen más opciones para disponer de un coche y disfrutar de su movilidad. Esa es la primera gran tendencia que deben tener en cuenta los distribuidores.

Sí, aun tenemos un parque de más de 25 millones de vehículos de combustión cuya tecnología requiere de operaciones de mantenimiento y reparaciones, pero progresivamente este parque se irá llenando de vehículos cada vez más conectados, en su mayoría eléctricos, que precisan visitar menos el taller y que van a sufrir muchos menos siniestros. Así que todos avisados. Nuestros negocios vivirán más de la capacidad de hacer intervenciones remotas en los vehículos de los clientes y de vender software y actualizaciones a distancia para los vehículos de sus clientes.

**—Pero eso deja el negocio aún más en manos de los fabricantes...**

—Va a cambiar el mix,... Siempre pondrás del software que prepare el fabricante para tu coche, pero también tendrás el software que preparen otras empresas. Seguro que sucederá lo que ya hemos visto con los smartphones. Que cuando dispongamos del vehículo conectado se van a crear nuevos servicios y posibilidades que aun no imaginamos. Recordemos que pasó con el iPhone, en 2007. Hasta ese momento los móviles se usaban para enviar y recibir llamadas, para los mensajes de texto o algún mensaje multimedia. El iPhone nació con 600 aplicaciones, y ahora mismo tiene más de 200.000. Y eso nos hace pensar en el recorrido que pueda llegar a tener el vehículo conectado. Muchísimas de



las aplicaciones que llegaremos a tener en el automóvil ahora mismo ni tan siquiera nos las imaginamos.

**—¿Más que una plataforma lo que pedís entonces es un código abierto?**

—Plataforma, código abierto... lo que sea para que hacerlo más entendible. Lo que se necesita es un sistema operativo donde todo el mundo pueda trabajar libremente y ubicar sus productos y servicios al alcance de todo el mundo. Mañana, dentro de 10 años, no sabemos qué tipo de servicios o de software se van a utilizar en los vehículos, máxime cuando el panorama va a cambiar con los vehículos conectados y autónomos ya en el mercado, pero con to-

dos los interiores de los vehículos digitalizados, con todos los salpicaderos dotados con grandes pantallas, etc imagina la cantidad de ideas, servicios juegos y demás que se generarán para darles uso.

Sería un error intentar imaginar ahora, en 2021, que es lo que va a pasar en 2030. Lo que sí es necesario es preparar lo que en otros sectores no se ha hecho: que la base donde se desarrolle todo esto sea abierta y la misma para todos.

**—¿Eso requiere de una mentalidad muy abierta de los fabricantes? Hasta el momento cada uno trabaja para salvaguardar su trocito del futuro pastel.**

—Cierto. Será un peaje que cada fabricante tendría que pagar. También estamos luchando para que el acceso al coche, a los datos del vehículo, sea igualmente libre. Es algo que, en definitiva ya hemos conseguido. En el momento en el que los datos del vehículo se pueden compartir, el fabricante ya puede decir lo que quiera, pero va a ser muy complicado que no puedas instalar tu un software donde el fabricante. Evidentemente el fabricante podrá, dentro de sus estrategias, limitar en cierto modo el acceso a determinados parámetros por cuestiones de seguridad. Pero en la medida en la que cada vez haya más servicios y más software que aporten valor al uso del vehículo, el fabricante que no acepte que se puedan utilizar esas aplicaciones, ese software en su vehículo, tendrá cada vez más problemas para colocar su vehículo en el mercado.

**—Pero en el sector del automóvil los fabricantes se están fortaleciendo. Las marcas se concentran en grandes grupos. Stellantis, Volkswagen,... y al final eso perjudica a sectores como el vuestro ¿no?**

—Eso nos indica el futuro del sector. Otra cosa, que sí es muy discutible, son las formas que están utilizando grupos como Stellantis para realizar estos movimientos de reconversión de su negocio, sobre todo en cuanto respecta a quienes hasta ahora han sido sus concesionarios. Pero si quitamos las formas, que podrían ser muy mejorables, Stellantis sí que está dando pasos correctos. Al final, lo que te está diciendo es que con la misma plataforma y con el mismo motor te va a dar servicios bajo 6 ó 7 paraguas diferentes. Stellantis está entendiendo muy bien que en el futuro va a ser mucho más complicado diferenciar el chasis o el motor de un vehículo u otro. Que no tiene sentido contar con una oferta tan

PERDERÁN 70.000 EMPLEOS HASTA 2030 “EL GOBIERNO NO PENSÓ EN LAS PYMES DEL SECTOR AL HACER EL PERTE DE AUTOMOCIÓN”

—Se habla mucho de los puestos de trabajo en la industria pero no se comenta nada de los que van a desaparecer en las pymes. Al elaborar el PERTE de Automoción el Gobierno no nos ha tenido en cuenta. El PERTE está dirigido a los fabricantes, plenamente dirigido —matiza con especial énfasis—, y no contempla lo que va a suponer para los talleres, cambistas, concesionarios, que no se haga nada en los próximos años. Encargamos a la consultora Roland Berger un macro estudio que identificara la situación actual del sector y analizara como, bajo las tendencias y estrategias que se están siguiendo, será la situación del mismo en 2030. El resultado es demoledor, sencillamente brutal. El PERTE no contempla la comercialización. Está diseñado a la medida de determinados fabricantes para mantener a España como un gran fabricante a escala global. Hay que aprovecharlo

para adaptarnos al gran cambio que viene. Las pymes de automoción significan 350.000 puestos de trabajo y no se las está ayudando a transformar su modelo de negocio. Pensemos además en que la distribución del automóvil (taller, punto de venta, concesionario, etc) son de los pocos que aún quedan en la España vaciada. Las principales conclusiones del informe indican que de cada 3 coches que se vendan 2 estarán destinados a los servicios de movilidad; que el sector de la distribución va a perder un 20 por ciento del empleo que actualmente genera. Eso significa que de las 350.000 personas que ahora hay en él unas 70.000 perderán su trabajo en 2030 si no hacemos nada. Y con ellos desaparecerán el 40 por ciento de las empresas actuales. Y no es un invento, ya está sucediendo. El Gobierno debería prestarnos más atención. Que el 20 por ciento del empleo



del sector de la distribución desaparezca en 2030 es lo mismo que si mañana cierran todas las fábricas de automóviles de España. Todas. Muchas empresas del sector cierran por falta de viabilidad. Los concesionarios por ejemplo, acometen importantes procesos de fusiones para contar con un mínimo de volumen que les permita subsistir y cuadrar la fuertes inversiones que están obligados a realizar. La fuerte caída de la rentabilidad, y

la necesidad de facturación para sostener el negocio les obliga a fusionarse o cerrar. Y, por otro lado, afrontan grandes inversiones en nuevos perfiles profesionales, nuevas herramientas informáticas, digitalización del negocio que se suman a las que exige el fabricante. Si juntamos esto con que los nuevos servicios de movilidad se basan más en la logística y la accesibilidad que en seguir manteniendo una exposición de vehículos en tus instalaciones la situación es cada vez mas complicada.

variada para al final ofrecer casi, casi lo mismo. No tiene sentido a nivel industrial porque provoca ajustes de costes que al final ponen en peligro a muchos fabricantes en función de cómo evolucione el mercado. Stellantis lo tiene claro. Además, en el futuro va a tener mucho más peso todo cuanto pueda hacer yo dentro del vehículo mientras estoy circulando que incluso el propio vehículo y su conducción. Y hacia esa dirección es hacia la que las pymes de distribución y postventa tenemos que orientarnos.

Lo vuelvo a decir. Tenemos que pensar mucho más en la rentabilidad que nos dará el poder ser prescriptores de este tipo de servicios que seguir pensando en cambiar aceite o reparar averías. El universo existente es amplísimo, porque no es solo la tecnología del móvil la que evoluciona, es que según va evolucionando el entorno lo que hace el móvil es acoplarse a él y, por eso, en el momento en que algún sector eclosiona y tiene un boom, el móvil rápidamente adopta y mete aplicaciones nuevas que tienen que ver con ese sector. Y con el automóvil va a pasar exactamente lo mismo. Podrás tener entonces clientes de Stellantis, o del Grupo Volkswagen,

**“HAY MUCHA RESISTENCIA AL CAMBIO EN EL SECTOR, PERO LA TRANSFORMACIÓN ES IMPARABLES. LA DIGITALIZACIÓN DE LAS EMPRESAS ES INNEGOCIABLE”**

pero muchos provendrán de multitud de pequeñas empresas que ya están instauradas en el sector del automóvil y que son las que ahora mismo ya están suministrando de muchos productos y de estos servicios, productos y accesorios al propio sector del automóvil, y también vendrán de otras muchas start ups y nuevas empresas creadoras de nuevos sistemas de entretenimiento y nuevos productos que podrás disfrutar dentro del automóvil.

**—¿Y en todo este entorno de modernidad y cambio, dónde queda el vehículo de ocasión? Estamos hablando de que más del 30 por ciento de lo que se vende en el VO son vehículos de más de 10 años**

—En la coctelera de variables que es el mercado del VO, el futuro también pasa por los nuevos servicios de movilidad y, desde luego, el gran beneficiado de toda esta situación va a ser sin duda alguna el mercado del VO. ¿Por qué? Pues porque todos estos nuevos servicios de movilidad van a crear unas flotas, por así decirlo, de vehículos de ocasión que actualmente aún no conocemos. Van a ser vehículos con muy poquito tiempo desde su matriculación, pero seguramente con muchos kilómetros ya rodados. Lo más previsible es que el VO durante los próximos años vaya aumentando cada vez más su cuota de mercado, en especial en el caso de los vehículos seminuevos.

Ahora mismo hay un importante repunte de ventas de vehículos de más de 10 años porque en España ha impactado la pandemia y su crisis económica de manera más aguda que en otros mercados y porque en nuestro país las declaraciones desde el Gobierno en contra del vehículo de combustión y del diésel han provocado una incertidumbre enorme sobre el tipo de vehículo a comprar. La gente no tiene seguridad ni certeza alguna. No sabe si comprar un diésel o un gasolina, por-



LA DIGITALIZACIÓN NO ES UNA OFERTA PASAJERA

que tiene miedo de que no le vayan a dejar circular por las ciudades. Y esto provoca que quienes necesitan cambiar de vehículo acudan a los VO más antiguos como valor-refugio.

—¿Tampoco el Gobierno hace mucha labor por incluir al VO en la renovación del parque? En España tenemos un 40 por ciento de coches de más de 15 años.

—Ni vehículo usado ni renovación del parque. El Gobierno no está favoreciendo ninguna de las dos cosas. Todos los esfuerzos se están haciendo sobre el vehículo eléctrico, lo cual es deseable y permite acelerar esta transición, pero hoy por hoy, los eléctricos apenas representan el 2 por ciento de las ventas. El primer plan Renove que se gestó durante la pandemia, se articuló mal en cuanto al tipo de ayudas que se daban. No se calculó bien el valor que un vehículo de diez años tiene en el mercado de segunda mano y se pagaban precios que, para igualarlos en el mercado de segunda mano había que irse a vehículos con 17 años o más. Y si eso ya era un gran problema, el que la gestión de las ayudas tuviera que hacerlas directamente el cliente y no la soportara el concesionario también fue un gravísimo error. Dificultó a muchísima gente su obtención y muchos prefirieron huir de las ayudas para evitar tener que asumir ellos la gestión de toda la burocracia. No haber incluido al vehículo de ocasión fue un auténtico error. Cuando se quiere renovar el parque hablamos de quitar del parque vehículos que son muy contaminantes y que tienen carencias en cuanto a medidas de seguridad para poner en su lugar otros vehículos que estén a la última tanto en materia de niveles de emisiones como de elementos de seguridad activa y pasiva para reducir la siniestralidad.

Y en todo esto nada tiene que ver con que el vehículo sea usado o sea nuevo. Lo que se ha de exigir es que el coche cumpla unos mínimos de normas de seguridad y cumpla con la Euro 6. El Gobierno cometió un gran error por no haber metido incluido los vehículos usados en este plan porque al hacerlo, entre otras cosas, estaba diciéndoles a las economías más modestas que no tenían renta suficiente para comprar un vehículo nuevo y por eso les dejabas fuera del plan de ayudas.

—¿Y por qué no lo corrige?

—El nuevo plan MOVES no es un mal plan. Pero debemos tener en cuenta las ayudas que estamos dando en España, y

pese a haberlas mejorado muchísimo frente a las que se daban en el anterior plan, hay que ser realistas y decir que son muy inferiores a las que dan otros países del norte de Europa, que además triplican nuestra renta per cápita. Además, hay países de Europa donde los precios de los eléctricos están equiparados a los de sus equivalentes de combustión. En España vivimos una situación económica bastante precaria. Somos el país donde más duramente ha golpeado la crisis provocada por la pandemia y esto no le viene nada bien al vehículo eléctrico. El eléctrico está destinado a un segmento de población muy determinado. No todo el mundo puede comprar uno porque no todo el mundo tiene la ca-



pacidad económica necesaria ni evitar las limitaciones de uso que aún tiene.

Y quien haga un uso más intensivo del vehículo o que simplemente no disponga de un punto fijo donde poder dejar su coche descansar tiene muy limitada la capacidad de poder comprar un eléctrico. Por que nadie cambia de coche para tener problemas.

—¿Y que pide GANVAM que haga el Gobierno?

—Hay tres razones por las cuales el eléctrico no termina de despegar. La autonomía, que no depende de la acción del Gobierno, depende del fabricante. La red de puntos de recarga, donde sí puede ac-

tuar y mucho, porque aún estamos en el inicio, en el arranque y queda mucho por hacer. Estamos iniciándonos en la electrificación y no tenemos nada claro las tecnologías que van a servir en el futuro. Sucede como cuando empezamos con el video: ¿Beta?, ¿VHS?, ¿2000? Al Gobierno hay que pedirle que favorezca el aumento de la red de puntos de recarga, pero es un tema muy complicado, que requiere de grandes inversiones y en el que corremos el riesgo de encontrarnos con muchos puntos instalados ya obsoletos en pocos años. El eléctrico despegará sí o sí, cuando las recargas se puedan efectuar en apenas unos minutos. Entonces se obviarán el resto de problemas que actualmente tienen, muchos de los cuales también para entonces se habrán solucionado

Es cierto que ahora ya necesitaríamos muchos más puntos de recarga, pero no es tanto tenerlos en las calles como disponer de ellos donde duermen los coches, donde trabajamos o donde vivimos. Y para eso es necesaria una ingente revisión de acometidas eléctricas urbanas impresionante. Si ahora mismo queremos meter 500.000 vehículos eléctricos de golpe en Madrid, el sistema eléctrico existente no da para recargar todos esos vehículos por las noches.

Estamos ante una situación muy compleja. Tenemos que seguir desplegando la red de puntos de recarga, pero sin otorgar un cheque en blanco. Hay que aumentar su número, pero en paralelo habría que ir chequeando el desarrollo de las nuevas tecnologías que estos nuevos modelos van a ir implementando. El Gobierno solo puede actuar sobre el precio del eléctrico. Hay que seguir invirtiendo en los puntos de recarga, pero sin perder la cabeza para evitar arrepentirnos dentro de cinco años. Apostemos entonces todo por mejorar las ayudas para que los ciudadanos cambien de coche más fácilmente.

Tenemos claros los objetivos marcados para 2030, pero hay que analizar muy bien la situación. Si pudiésemos vender todos los coches eléctricos que hay, estos no serían muchos. Aunque se quiera, no todo el mundo podría comprar uno porque aún no hay producción suficiente para cubrir una demanda tan fuerte. Y además todos ellos tienen gran riesgo de quedar desfasados, obsoletos, a poco que las tecnologías vayan evolucionando. Analicemos que pasa con los eléctricos de primera generación. Si el Gobierno quiere potenciar las ventas de eléctricos, el camino es actuar sobre los precios, ofrecer ayudas más cuantiosas.

# CONDUCE TU NEGOCIO AÚN MÁS LEJOS



ŠKODA  
SIMPLY CLEVER



## ŠKODA APUESTA POR UN FUTURO ELÉCTRICO, OFRECIENDO A TU EMPRESA LA OPORTUNIDAD DE SUMARSE A LA EMOBILITY.

Haz de tu negocio uno de los motores que moverán el mundo hacia un futuro sostenible. Escoge tu ŠKODA ideal y empieza a disfrutar de las ventajas de ŠKODA BUSINESS. Un servicio integral que te ofrece soluciones de movilidad, un asesoramiento personalizado y financiación flexible que incluye las coberturas de mantenimiento.

SUPERB: | KODIAQ: | SCALA:

### Muévete siempre



Consumo de combustible gama ŠKODA SCALA combinado WLTP (l/100 km o m<sup>3</sup>/100 km): 5,2-6 l/100 km y 5,5-5,8 m<sup>3</sup>/100 km, emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP: 98-137 g/km. Consumo de combustible gama ŠKODA SUPERB combinado WLTP (l/100 km): 1,0-8,7 l/100 km, consumo de eléctrico combinado WLTP (Wh/km): 142,6-163,4 Wh/km, emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP: 23-197 g/km. Consumo de combustible gama ŠKODA KODIAQ combinado WLTP (l/100 km): 6,5-8,9 l/100 km, emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) WLTP: 138-203 g/km.



VOLVO EMPRESAS

# La solución que buscas para tu flota

Con la innovación y el desarrollo de las más avanzadas tecnologías como bandera, Volvo se está convirtiendo en una de las marcas más atractivas para incorporar a la flota.

Coches modernos, con cautivadores diseños altamente atractivos y, sobre todo, dotados con motores de contrastada fiabilidad, eficientes y respetuosos con el medio ambiente.

¿Realmente necesitas algo más?

Incorporar unidades de modelos Volvo a tu flota de vehículos de empresa es integrar los principales valores de la marca sueca en el desempeño diario de los servicios que la misma ha de prestar. Protección del medio ambiente, innovación, seguridad y conectividad. Estos son los cuatro principales valores que encontraras en todos los modelos de la gama del fabricante sueco y de los cuales podrás disfrutar si añades uno de los modelos de la marca a tu particular “escudería”.

Volvo trabaja muy especialmente el desarrollo sostenible de sus vehículos con el fin de reducir al máximo sus emisiones de CO2 y de limitar el impacto medioambiental que toda su cadena de valor puede provocar. Así, la marca sueca se

ha comprometido a que toda su gama de vehículos sea 100 por cien eléctrica para 2030. Antes, ya en 2025, su compromiso es lograr que todos sus modelos serán electrificados y que al menos el 50 por ciento de sus ventas se correspondan con vehículos impulsados únicamente por motores que consuman exclusivamente energía eléctrica.

Para ello, los ingenieros y diseñadores de Volvo llevan ya muchos años innovando y desarrollando nuevas soluciones que permitan que la marca prosiga eliminando de toda su cadena de valor el uso de energías sucias, así como la producción de emisiones o actuaciones que puedan afectar al medioambiente de una u otra manera. Por esta razón, las factorías

europeas de Torslanda y Skövde ya sólo utilizan exclusivamente energías limpias para su funcionamiento, en sus concesionarios el 60 por ciento de la energía utilizada procede exclusivamente de fuentes renovables y en su sede central el 100 por cien de la energía utilizada es de origen completamente verde.

Pero Volvo va más allá del mero consumo energético. El fabricante sueco ha eliminado ya todos los materiales plásticos que usaba en las diferentes actuaciones de su red con los coches de sus clientes, recurriendo en su lugar al uso de materiales orgánicos y 100 por cien sostenibles y reciclables, acción con la que ha logrado evitar unas emisiones de CO2 a la atmósfera superiores a las 7 toneladas anuales.

## VOLVO CAR RENTING LA SOLUCIÓN DE MOVILIDAD QUE TU EMPRESA PRECISA

Como ya hemos anticipado, Volvo ofrece sus servicios de renting y movilidad, especialmente los orientados a las empresas y sus flotas corporativas en colaboración con ARVAL, uno de los principales operadores de movilidad del mercado. A través de su división Volvo Car Renting, la marca sueca pone a disposición de sus clientes todos los servicios necesarios para el uso y el disfrute de sus vehículos bajo distintos tipos de contrato (tradicional, flexible, carpooling, de corta, media y larga duración, ... el cliente es quien elige). Contratos que permiten disponer de todos los servicios que un vehículo para garantizar su movilidad reunidos en una única cuota mensual, sistema que aporta numerosas ventajas económicas, fiscales y de gestión y que permite lograr importantes ahorros tanto de tiempo como de dinero. Un sistema simple, sin intermediarios y siempre a través de un concesionario de la marca elegido por el cliente que será el que le proporcione todos los

servicios y soluciones que precise para garantizar su movilidad. Con Volvo Car Renting los clientes evitan imprevistos, contarán con un vehículo siempre nuevo y disfrutarán de importantes ventajas financieras y fiscales (deducciones en el impuesto de sociedades, IVA, IRPF en el caso de los autónomos, ...). Volvo Car Renting permite mantener e incluso mejorar la capacidad de endeudamiento de la empresa, proporcionando una mayor liquidez a la misma y evita a las flotas tener que andar pendiente de la depreciación del vehículo usado. Contratando con Volvo Car Renting los coches de tu flota no sólo disfrutarás de la imagen y

prestigio de los productos de una gran marca, también accederás a un amplio mundo de servicios premium en materia de mantenimiento, revisiones y reparaciones de averías tanto mecánicas como eléctricas, asistencia en carretera, actualizaciones del software, etc. Cuando contratas con Volvo Car Renting el uso y disfrute de un vehículo de la marca cuentas igualmente con todos los servicios incluidos en materia de impuestos, asistencia en carretera con cobertura total europea, servicios de grúa y de repatriación del vehículo, conductor y pasajeros a su punto de origen o destino, seguro a todo riesgo, cambio de neumáticos ya sea por desgaste o pinchazo del mismo, vehículo de sustitución, gestión de multas, etc y todo ello con la máxima comodidad y con la tranquilidad de que basta tan sólo una llamada al teléfono de contacto o al concesionario para activar cualquier servicio o solucionar cualquier problema que pueda surgir con el coche.



Volvo también se caracteriza por ofrecer altas dosis de innovación en todos sus productos. Como marca, goza de un reconocido prestigio internacional como desarrollador de tecnologías, sistemas y elementos que añaden de continuo una mayor aportación de eficiencia y seguridad para sus modelos, teniendo en cuenta además que todas ellas se adaptan a las personas y usuarios de los mismos. Avances e innovaciones como las cadenas cinemáticas Drive-E, los motores híbrido T8 Twin Engine y diesel Power Pulse (con tecnología anti-lag); el sistema City Safety con asistente en intersecciones para la frenada automática frente a un automóvil que se aproxima (el XC90 fue el primer automóvil del mundo con esta tecnología),... evitar un posible choque o mitigar las consecuencias del mismo), o

VOLVO, UNO DE LOS FABRICANTES QUE TRADICIONALMENTE MEJOR HAN EQUIPADO A SUS MODELOS CON INNOVADORES SISTEMAS QUE HAN CONTRIBUIDO A DOTAR A LA CONDUCCIÓN DE MEJORES MEDIDAS DE SEGURIDAD.

el asistente de Protección contra la salida de la carretera con asistencia a la dirección (Run Road Mitigation and Protection), y otras muchas más.

Y si una marca es reconocida mundialmente por su constante preocupación por mejorar la seguridad esa es sin duda Vol-

vo, uno de los fabricantes que tradicionalmente mejor han equipado a sus modelos con innovadores sistemas que han contribuido a dotar a la conducción de mejores medidas de seguridad. Con la protección de los usuarios siempre en la mente, los ingenieros de Volvo han creado sistemas como el WHIPS de protección contra latigazos cervicales, el SIPS de protección contra impactos laterales, los airbags de doble fase, y numerosos sistemas de asistencia a la conducción que hoy están presentes en numerosos vehículos de muchas otras marcas, en especial su sistema de protección contra colisiones City Safety, que reúne una amplia colección de sistemas (entre otros el de advertencia de colisión inminente, el asistente de frenada y el de frenada automática) que de forma absolutamente coordinada su-



VOLVO EMPRESAS

TRES NUEVOS ELÉCTRICOS ESTE MISMO AÑO  
UNA GAMA DE LO MÁS COMPLETA

Por segundo año consecutivo y por tercera vez en los últimos cuatro años, Volvo ha sido nuevamente la marca más valorada por los concesionarios según el informe elaborado por la consultora independiente MSI para Faconauto, con 9,3 puntos sobre 10 en el que se recogen datos sobre la atención y la valoración de los servicios que se ofrecen a los clientes para los distintos modelos de la gama.

Volvo acaba de confirmar su estrategia de producto para los próximos años, la cual seguirá centrándose en una gama construida en su mayoría por modelos berlina, familiares y, muy especialmente SUV y que se ofrecerán tanto distintos tipos de motorizaciones, especialmente

En 2022, Volvo tiene previsto el lanzamiento de tres modelos SUV, de los cuales al menos dos serán eléctricos. El fabricante sueco seguirá centrado en su actual oferta de modelos berlina y familiares, pero sobre todo ampliará su gama con nuevos modelos SUV, los que mayor demanda están teniendo en el mercado. Tras el reciente lanzamiento del C40 Recharge, un atractivo SUV coupé eléctrico, Volvo afrontará este mismo año el lanzamiento de otros dos modelos de gran importancia para su actual gama. De un lado, el muy esperado nuevo Volvo XC90, que ya fuera

anticipado por la marca durante el pasado año con la presentación del Concept Recharge, en el cual ya se contemplaba la introducción de una nueva variante completamente eléctrica en la familia del SUV Premium alto de gama del fabricante sueco. Junto con esta fuerte entrada en el segmento superior de su gama, Volvo añadirá este 2022 otra novedad también fuertemente esperada por los clientes en los concesionarios, como es el XC20 un todocamino urbano, segmento de moda en el mercado, en el cual hasta la fecha la presencia de fabricantes premium como Volvo es aún bastante escasa, lo que augura una buena aceptación del modelo en este segmento de nuevo y reciente desarrollo. Las primeras unidades del C40 Recharge, modelo presentado en 2021, ya están en manos de sus propietarios. Se trata del primer modelo que Volvo lanza al mercado con un motor 100 por cien eléctrico. Hermano directo del XC40 y dotado de unas dimensiones muy parecidas, con 4,43 m de longitud y 1,86 m de anchura, el perfil trasero del coche es mucho más estilizado y presenta una estética mucho más personal. Gracias a la combinación de los dos motores eléctricos que incorpora a bordo (uno por eje), alimentados por la energía acumulada en una batería de

78 kWh de capacidad, el C40 Recharge entrega una potencia de 408 CV y disfruta de una autonomía de 440 km por carga. Su comercialización se inició este pasado mes de febrero tras la entrega de las unidades de la serie especial 1st Edition a la que tuvieron acceso los clientes de la marca que reservaron el coche el pasado mes de junio. A la venta desde 57.500 euros, su precio se beneficia de distintas ayudas y ventajas adicionales. En cuanto al nuevo Volvo XC20, pertenece al segmento B-SUV y tendrá que competir directamente con modelos de la calidad del Audi Q2, el DS3 Crossback o el Mini Countryman, que se disputan el trono premium de la categoría. Tras el éxito alcanzado por la introducción del XC40 en el mercado, Volvo entiende que el XC20 es una apuesta segura y que su aceptación entre los usuarios será muy favorable, dadas las innovaciones y estilo rompedor que el coche presenta. Basado en la nueva plataforma CMA desarrollada por Volvo en colaboración con otras marcas del Grupo Geely en el cual la marca está integrada, el XC20 es un todocamino urbano premium de 4,20 m de longitud dotado de un sistema de propulsión 100 por cien eléctrico que ha compartido distintas fases de su desarrollo con el nuevo SUV que Smart

también prepara para lanzar a finales del presente año. El lanzamiento comercial del nuevo XC20 está previsto para noviembre de este año. Apenas unos meses antes, para septiembre de este mismo año, Volvo tiene prevista la llegada de la que será la tercera generación de su buque insignia, el Volvo XC90. El nuevo SUV representa toda una revolución con respecto a sus anteriores generaciones y ha sido enteramente desarrollado a partir de un folio en blanco, incluida su plataforma, que es completamente nueva y que servirá de base en el futuro para el desarrollo de la futura gama de modelos de Volvo. Los ingenieros de la marca han aplicado todos sus conocimientos en el desarrollo de este coche y, en especial, de la nueva arquitectura que sirve de base al mismo gracias a las nuevas tecnologías que la nueva plataforma permite utilizar. Con el nuevo XC90, Volvo quiere dar un nuevo paso adelante en materia de conectividad y digitalización a bordo, lo que sin duda facilitará la adopción de nuevas tecnologías en materia de conducción autónoma. La plataforma también sirve de base para la ubicación de las nuevas baterías. Integradas en ella, las nuevas baterías que servirán para alimentar sus motores eléctricos son de mayor densidad y permiten

disfrutar de las ventajas que aportan los sistemas de carga de alta potencia. Hasta el momento Volvo no ha aportado prácticamente datos sobre las características del nuevo modelo, más allá de lo que se puede contemplar en las imágenes adjuntas a estas líneas. Cuando llegue a mediados del próximo mes de septiembre, lo hará con unas dimensiones muy similares a las de la generación del modelo aún a la venta (ronda los 5,0 m de longitud) y tendrá capacidad para transportar hasta 7 personas en su interior. Aún así su aspecto será mucho más ágil y esbelto de lo esperado, tal y como daba a entender el Concept Recharge que Volvo presentó en 2021. Junto con el desarrollo de esta nueva familia de vehículos Recharge cien por cien eléctricos, Volvo mantiene su actual gama de híbridos enchufables en sus tres series XC (40, 60 y 90) y en las berlinas y familiares de las alto de gama 60 y 90, así como las ya conocidas versiones diesel y gasolina aún disponibles en todas ellas. (XC90, XC60, XC40, S90, S60, V90, V60, V60 Cross Country y V90 Cross Country). Y decimos aún porque los directivos de la marca ya han anunciado el compromiso del fabricante sueco de convertirse en una marca 100 por cien eléctrica para 2030



PARA INCENTIVAR TANTO A TUS DIRECTIVOS COMO MOTIVAR A TUS COMERCIALES, LA GAMA VOLVO SIN DUDA ES UNA DE LAS MÁS ATRACTIVAS QUE PODRÁS ENCONTRAR EN EL MERCADO.

ponen una importante protección tanto para el conductor y los pasajeros a bordo del coche como para los peatones y otros usuarios de la vía fuera de él.

De igual modo, los coches de la marca sueca también gozan de una elevada conectividad a bordo, con sistemas como el Volvo on Call, que facilita servicios como el de activación a distancia del calefactor o el refrigerador de la cabina, la apertura o cierre de puertas, la localización del vehículo, planificador de viajes y, muy especialmente la activación de asistencia de emergencia allá donde el vehículo se encuentre.

Además, todos los Volvo recogen mediante el sistema Car2Car mientras van circulando numerosos datos sobre el estado de la calzada y el tráfico que transmiten a otros usuarios de la vía y vehículos conectados que circulan por la misma a través de la nube. Y todos los modelos de la marca cuentan con conectividad tan-

to Android como Apple y pueden incorporar el sistema Skype for Business que permite atender y mantener vía internet reuniones desde el coche a través de la gran pantalla central disponible en muchos de los modelos de la marca.

Volvo además ofrece numerosos servicios añadidos para la gestión de las flotas de empresa, servicios para los que en su mayoría recurre a la experiencia y conocimiento de uno de los grandes operadores del mercado, ARVAL, la operadora de renting del grupo BNP Paribas que controla y gestiona una flota superior al millón y medio de unidades en todo el mundo y que es uno de los operadores líderes de movilidad en el mercado español. Junto con ARVAL, Volvo articula una de las mejores ofertas de servicios de renting y movilidad para empresas del mercado a través de su división Volvo Car Renting, de cuyo contenido te informamos también en estas páginas.

En suma, si estas buscando modelos adecuados para la flota corporativa de tu empresa y, muy especialmente, para incentivar tanto a tus directivos como motivar a tus comerciales, la gama que presenta la marca sueca sin duda es una de las más atractivas que podrás encontrar en el mercado.





ACCIDENTES Y FLOTAS

# Más problemáticos de lo que parece

Accidente. La palabra que los gestores de flota más temen escuchar. Lo primero, por la integridad física de sus compañeros y de cualquier otra persona implicada en el incidente. A continuación, por las pérdidas materiales que genera en la flota, pero sobre todo también por los muchos problemas de todo tipo que va a generar en los servicios que presta a la empresa.

Que un vehículo de la flota sufra un accidente es sin duda la peor noticia que se le puede transmitir a un gestor de flotas, quien inmediatamente ha de ponerse en movimiento para conocer de primera mano las consecuencias que este ha tenido en las personas implicadas y el alcance que puede llegar a representar para la empresa, su prestigio y los materiales y servicios a los que el vehículo aportaba movilidad en ese momento.

Solemos decir que lo que menos importa en un accidente son sin duda los costos económicos que este representa. Que lo verdaderamente grave son las consecuencias que el mismo haya podido tener para las personas involucradas en el mismo. Es cierto. Esa ha de ser siempre la primera preocupación: ocuparse de las personas. Es la prioridad entre las prioridades, y las demás no deben ni tan siquiera considerarse hasta que se haya encauzado la ayuda y la asistencia necesaria para socorrer a las personas afectadas

Tener una flota significa tener que

afrontar este tipo de problemas y, precisamente por eso, contar con las pólizas adecuadas que cubran las necesidades de las personas implicadas en un accidente es completamente obligado para evitar problemas añadidos. En otras ocasiones ya hemos hablado de los tipos de seguros y coberturas que se precisan para cubrir ese tipo de riesgos personales, por lo que en esta ocasión nos vamos a centrar no tanto en los costos personales y materiales, los denominados costes objetivos, sino más en los denominados como costes ocultos que las empresas deben soportar cuando se producen los accidentes.

Y lo hacemos porque son precisamente esos costes ocultos los que provocan un auténtico calvario de gestiones internas tanto para el gestor de la flota como para otros departamentos de la empresa y que pese al elevado importe que supone asumir esas gestiones en la gran mayoría de las ocasiones no se tienen en cuenta, provocando importantes pérdidas de tiempo y capacidad de gestión a la compañía, que si traducimos a

dinero representan un grave quebranto para la actividad habitual de la empresa. El accidente de un vehículo puede representar a una flota un coste medio que oscila entre los 15.000 euros de uno leve, los 230.000 de uno grave y el 1.913.000 euros de uno mortal, cifras que pueden parecer elevadas pero que podrían serlo incluso más si añadiéramos el verdadero valor que las pérdidas de tiempo y capacidad de gestión que el accidente genera en distintos departamentos operativos tienen para la marcha del negocio de la empresa.

Cada año, el estado español tiene que soportar aproximadamente unos 2.000 millones euros de pérdidas tan sólo por los costes de los accidentes de tráfico laborales. De esa cantidad, el 61 por ciento corresponde a accidentes de tráfico leves (1.100 millones de euros); el 15,5 por ciento (300 millones de euros) a accidentes graves; y el 23,5 por ciento (435 millones de euros) a accidentes con víctimas mortales.

Son cifras extraídas de un informe elaborado en 2019 por el Real Automó-

## COSTES DIRECTOS DE LOS ACCIDENTES LOS MÁS COMUNES Y POR TODOS CONOCIDOS

Por costes directos de un accidente para la flota habitualmente se contemplan los más comunes en los que pensamos todos a raíz de un accidente. Son todos aquellos que resultan obvios que hay que reparar para que el coche vuelva a estar en la calle en orden de marcha y solucionar el incidente con posibles terceras partes involucradas en el mismo. Así, entre otros podemos contemplar la reparación de

los vehículos implicados, el resarcimiento a los propietarios de los posibles daños causados en alguna propiedad privada. El pago de las posibles multas y sanciones que se hayan podido recibir a causa del propio accidente, es decir, que los agentes intervinientes hayan sancionado por alguna infracción de tráfico en el momento del accidente. También es necesario contemplar como coste directamente derivado

del accidente el de la posible necesidad de representación legal, las costas correspondientes a costas judiciales, el pago de los costes de atención y seguridad para el trabajador, los costes de las primas del seguro y las posibles repercusiones que el accidente puede tener sobre las mismas, las posibles compensaciones laborales que sobre determinadas lesiones que el trabajador pueda tener no estén contempladas en las

coberturas del seguro, etc. Todos estos costes son realmente importantes y pueden representar elevadas cantidades que afectarán, si o sí, al presupuesto de la flota y, por tanto, al de la empresa restándole posibles márgenes en su beneficio. Sin embargo las repercusiones del accidente no termina ahí, pues aún quedan por contemplar los posibles costos indirectos que los accidentes pueden tener para la flota y su empresa.

vil Club de España (RACE) en las que se reflejan únicamente lo que se considera accidentes in itinere, es decir, accidentes laborales de tráfico, en los que las prisas (72%), el cansancio (67%) o el uso del teléfono móvil mientras se conduce (66%) tienen una gran presencia como causas de la siniestralidad producida. Según calculan numerosos estudios (DGT, Fesvial, etc), el 45 por ciento de los accidentes de tráfico podrían evitarse si los conductores evitaran distracciones y estuvieran más atentos mientras permanecen al volante de sus vehículos.

Por lo general, pensamos que los gastos de un accidente están cubiertos, en

### CASI LA MITAD DE LAS FLOTAS COMERCIALES ESPAÑOLAS SUFREN DE 1 A 5 ACCIDENTES AL AÑO.

mayor o menor medida por las pólizas de los seguros que los coches, tanto de manera obligatoria como voluntaria, han de tener contratadas. En función de la modalidad del seguro contratado,

básicamente las aseguradoras cubrirán los gastos directamente vinculados a recobrar la salud mermada por el accidente de tráfico o bien a paliar sus efectos (medicación, pruebas médicas y de rehabilitación incluidas); los gastos de desplazamiento (a centros médicos y rehabilitadores) y los gastos directamente provocados con motivo del accidente.

Las flotas de vehículos de empresa, pese a la mayor experiencia que, por lo general, tienen sus conductores, también sufren accidentes. De hecho, según el informe sobre Seguridad Vial para Flotas Comerciales 2021 que ha realizado Webfleet Solutions (ver recuadro en estas mismas páginas), a través de

## COSTOS INDIRECTOS DE LOS ACCIDENTES UN MUNDO LLENO DE DESAGRADABLES SORPRESAS

Cuando una unidad de la flota ha tenido un accidente, toda una maquinaria se pone en funcionamiento para tratar de atender lo antes posible a las personas implicadas y reponer los vehículos, equipos y mercancías rápidamente tratando de volver a la "normalidad", por así decirlo, cuan rápido podamos. Sin embargo, lo cierto es que a partir de cualquier incidente en la flota comienza a extenderse una especie de telaraña oculta a la vista que termina por afectar a muchos otros departamentos de la empresa y que también tienen un elevado coste que repercute, querámoslo o no, en su actividad y, por tanto, en su cuenta de resultados. Estos son los denominados costes

indirectos derivados de un accidente. Costes que también la empresa paga de su bolsillo y, lo que es peor, contra los cuales no hay pólizas de seguro que puedan ayudarnos a mitigar los gastos que representa el tener que solventarlos. Cuando surge el accidente, como costos indirectos del mismo hay que considerar, entre otros:

- El posible incremento de las primas del seguro
- La pérdida de posibles bonificaciones en la misma para el resto de unidades de la flota
- El tiempo administrativo dedicado por los supervisores, personal de seguridad y cualquier otro empleado de la

empresa que haya tenido que realizar una gestión o actividad relacionada con el accidente. No deja de ser tiempo pagado por la empresa durante el cual no ha podido realizar ninguna otra actividad productiva.

- La pérdida de tiempo del/ empleado/s implicados directamente en el accidente de tráfico.
- La posible contratación de un conductor de reemplazo que cubra el período de baja del conductor si este resultó lesionado en el accidente.
- Igualmente, la posible contratación/compra de una nueva unidad para la flota
- La pérdida de productividad de la flota debido a la reprogramación y reasignación de rutas a otras unidades de la misma si el coche tiene que

pasar por el taller.

- La pérdida de reputación e imagen de la empresa a cuenta del accidente.
- La necesaria compensación a los clientes implicados que hayan podido perder mercancías o a los que no se les haya podido ofrecer el servicio en tiempo y forma debido al accidente.
- La necesaria formación al conductor para mejorar sus dotes al volante y reafirmar su confianza en el desempeño de su trabajo cuando se reincorpora tras el accidente

Todos ellos son costos indirectos que también es necesario valorar para cuantificar el daño que los accidentes provocan a la flota y al conjunto de la actividad de la empresa.



## ACCIDENTES Y FLOTAS

### ACCIDENTES ¿SE PUEDEN PREVENIR?

Como ya hemos comentado, los accidentes son impredecibles. Nadie está exento de sufrir uno y pueden llegar en cualquier momento, provocados tanto por fallos humanos o mecánicos propios como por fallos ajenos y lejos de nuestro alcance. Precisamente por eso se llaman accidentes. Pero esto no significa que podamos adoptar una serie de prevenciones o de acciones que nos permitan tratar de evitar en la medida de lo posible que se produzcan.

Por lo general, cuando circulamos en cualquier tipo de vehículo, la principal causa que provoca los accidentes son de dos tipos: errores humanos y fallos mecánicos en el vehículo. Cabría pensar en un tercero, que son problemas surgidos en la vía, pero cuando estos aparecen siempre suele estar por en medio involucrada una de las dos primeras causas.

Según distintas estadísticas, entre el 71 y el 91 por ciento de los accidentes de tráfico están provocados directamente por errores humanos. Eso quiere decir que hasta 9 de cada 10 accidentes que se producen podrían evitarse si los conductores o las personas implicadas en los mismos no

hubieran cometido un error. Exceso de horas al volante, cansancio acumulado, somnolencia, fatiga, aburrimiento, falta de atención,... podemos llamarlo de muchas maneras, pero las consecuencias de todos estos factores cuando aparecen mientras tenemos un volante en las manos suele ser la generación de peligro y una mayor asunción de riesgos, factores ambos que en la gran mayoría de las ocasiones terminan provocando un accidente de tráfico.

Y esas sí son situaciones a las que, como gestor de la flota, puedes poner remedio tratando cuando menos de mitigarlas adoptando distintas políticas en la flota en materia de tiempos de trabajo y de descanso, aportando formación al respecto para los conductores, realizando un adecuado mantenimiento de los vehículos, evitando la realización de un elevado número de horas extra al volante, tratando de evitar conductas irresponsables de los conductores al volante (alcohol, drogas, conducción agresiva o deportiva, excesos de velocidad,...)

Exigir a los conductores que realicen cursos de conducción



que le permitan mejorar sus técnicas al volante a la hora de enfrentarse a determinadas situaciones, exigir que mantengan limpios y en perfecto estado los vehículos (les obliga a parar en mitad de la jornada para acicalar el interior y lavar el exterior), pedirles que no coman en el coche, sino que salgan y estiren las piernas, exigir actitudes responsables al volante de los coches de la empresa, hacerles ver que les exige pero que también les das... hay muchas maneras.

La Dirección General de Tráfico recomienda que los conductores descansen al menos de 15 a 20 minutos tras pasar dos horas al volante de sus coches. Esto hace que

las jornadas laborales de los conductores de la flota se extiendan hasta las 9 horas, tiempo al que hay que sumar el de los desplazamientos en itinere de su casa al trabajo y vuelta, más el dedicado durante el día a cualquier labor de mantenimiento o reparación del vehículo. Es decir, jornadas que se extienden a las 10 horas diarias aunque de trabajo efectivo sean tan sólo 8 las que permanecen al volante.

Según calculan numerosos estudios (DGT, Fesvial, etc), el 45 por ciento de los accidentes de tráfico podrían evitarse si los conductores estuvieran bien descansados, permanecieran atentos y evitaran distracciones mientras permanecen al volante de sus vehículos.

### LO QUE MÁS PREOCUPA A LOS GESTORES DE FLOTA



encuestas a más de 1.000 directivos de flotas en Europa, casi la mitad de las flotas comerciales españolas sufren de 1 a 5 accidentes al año.

En las flotas de vehículos de empresa, los accidentes tienen unas consecuencias muy elevadas en cuanto a costes se refiere, especialmente si se da el caso de que el conductor implicado en el mismo no cuenta con toda su documentación en regla y los seguros no es-

tán bien configurados y carecen de las necesarias coberturas. En estos casos, cualquier pequeño accidente o incidente que pueda surgir puede llegar a costar miles de euros.

Y aunque parezca mentira muchas empresas no son conscientes de la gravedad de las situaciones a las que pueden tener que enfrentarse simplemente por haber pensado en ahorrarse unos euros al año evitando suscribir pólizas

de seguros adecuadas que les cubran ante posibles responsabilidades civiles por estos asuntos. Y esto se debe a que tras un accidente muchas dejan en manos de los conductores la asunción de determinados riesgos implícitos de su labor que, en caso de insolvencia de estos, van a recaer directamente sobre la empresa porque, lo quiera o no, una de las unidades de su flota se ha visto implicada en un accidente.

### INFORME WEEBFLEET SOLUTIONS: SEGURIDAD VIAL FLOTAS 2021 LO QUE OPINAN LOS GESTORES DE LA SEGURIDAD

Europa es la región más segura del mundo para conducir. Y cada año que pasa la situación mejora. En los últimos diez años el número de víctimas anuales ha disminuido un 23 % hasta situarse en 51 muertes por millón de personas en 2019. Actualmente, la UE mantiene una iniciativa, Visión Zero, cuyo objetivo es el de alcanzar las 0 muertes en carreteras para 2050 y reducir un 50 % las lesiones graves por accidentes de tráfico antes de 2030. Aún así, la seguridad vial sigue preocupando. En primer lugar, por la fuerte disparidad existente entre los distintos países de la UE, Mientras que en Noruega apenas se registran 20 fallecidos por millón de habitantes, en Polonia se contabilizan 77 por millón. España, con 36 muertos por millón de habitantes es el 7º país con mejor resultado de los 18 que contempla el estudio elaborado por WebFleetSolutions.

En total, 120.000 personas sufren cada año lesiones en accidentes de tráfico en Europa. Y no será por falta de inversiones en materia de seguridad vial. Sólo la industria Europea del Automóvil invierte cada año en I+D unos 54.000 millones de euros para conseguir que sus vehículos sean cada vez más seguros. En el caso de las flotas comerciales, en Europa, EE.UU y Australia, los accidentes de tráfico en itinere, es decir, por desplazamientos realizados por motivos laborales,

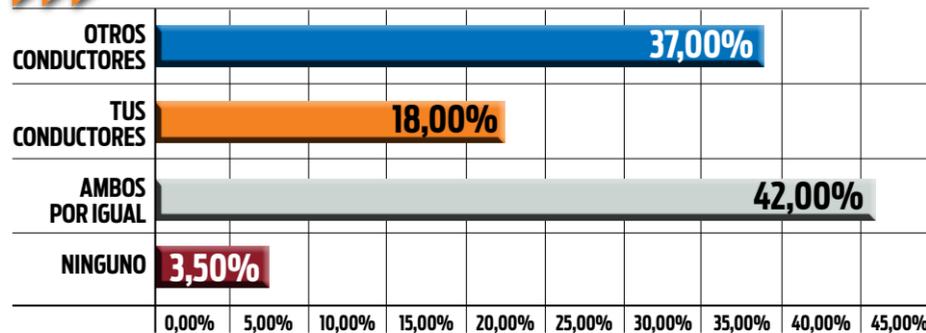
representan entre el 25 y el 33 por ciento de todas las muertes por accidente laboral. Según el informe, el 42 por ciento de las flotas comerciales europeas sufren de 1 a 5 accidentes en carretera al año. Para los gestores de flota, el estilo de conducción en la carretera es muy importante para sus negocios, hasta el punto de que el 84 por ciento de ellos considera que un estilo de conducción deficiente perjudica gravemente y de forma negativa a la marcha de los negocios de la empresa titular de la flota. Esto supone una importante preocupación, pues el 50 por ciento de los gestores

flota piensan que sus vehículos pasan demasiado tiempo parados sin desplazarse durante la jornada laboral. Según el informe de Weeb FleetSolutions, el 90 por ciento de todos los accidentes de carretera se producen por errores humanos, en hasta el 25 por ciento de ellos el cansancio del conductor al volante es una de las principales causas que influyen directamente para que se produzcan y nada menos que el 10 por ciento de los conductores de sus respectivas flotas les han reconocido que se han dormido mientras ejercían su trabajo al volante. Para los conductores profesionales, son precisamente los otros

### PREOCUPACIÓN PORQUE OTROS CONDUCTORES REALICEN RECLAMACIONES FALSAS CONTRA TU EMPRESA



### CUÁL SUPONE MAYOR RIESGO PARA LOS VEHÍCULOS DE TU FLOTA



entrevistados con motivo del estudio, reconoce no estar seguro del correcto comportamiento de sus conductores durante el desempeño de su labor. Cifras que resultan aún más preocupantes si tenemos en cuenta que nada menos que el 51 por ciento de los gestores de

tipos de usuarios de la vía los que suponen una grave amenaza para la seguridad vial. Esto se traslada igualmente a los gestores de flota, quienes consideran a otros conductores y vehículos presentes en las calles y carreteras como las principales amenazas para sus

conductores. Tanto es así que el 65 por ciento de los gestores de flotas manifiestan su preocupación por las posibles reclamaciones falsas que otros conductores realizan contra sus conductores. El 31 por ciento afirma estar muy preocupado y el 34 por ciento sentir preocupación por ello.

Cualquier conductor de un vehículo de la flota puede verse implicado en cualquier momento en un accidente de tráfico. Y la gravedad del mismo no tiene nada que ver con la experiencia del conductor, pues por muy experto que este sea, la gravedad de su accidente puede ser exponencialmente mayor que la de cualquier conductor novato o recién integrado en la flota. Todos estamos expuestos a sufrir accidentes cuando conducimos un vehículo. Que todos queramos evitarlos y pongamos nuestro mayor empeño en realizar una conducción prudente y segura no sig-

nifica que podamos evitar por completo los riesgos que existen en la carretera. Simplemente tendremos menores probabilidades de que ocurran, pero el riesgo siempre persiste, de ahí que nunca se deba bajar la guardia.

Un conductor particular medio que viva por ejemplo en los alrededores de Madrid y trabaje en el centro de la ciudad conduce aproximadamente su coche entre 15.000 y 20.000 km al año. Un conductor profesional, por ejemplo un taxista o el chofer de una flota de VTCs, pasa 8 o más horas diarias al

volante de su coche y recorre una media superior a los 400 km diarios. Esto significa que al año supera con creces los 120.000 km al volante. Evidentemente, por mucha mayor que sea la experiencia del conductor de la flota, el riesgo de sufrir un accidente al que está sometido es hasta diez veces superior que el de cualquier conductor particular.

Independientemente de quien tenga o no la culpa del accidente en el que se pueda ver involucrado un coche de la flota, las consecuencias del mismo tienen unos costes económicos que van desde



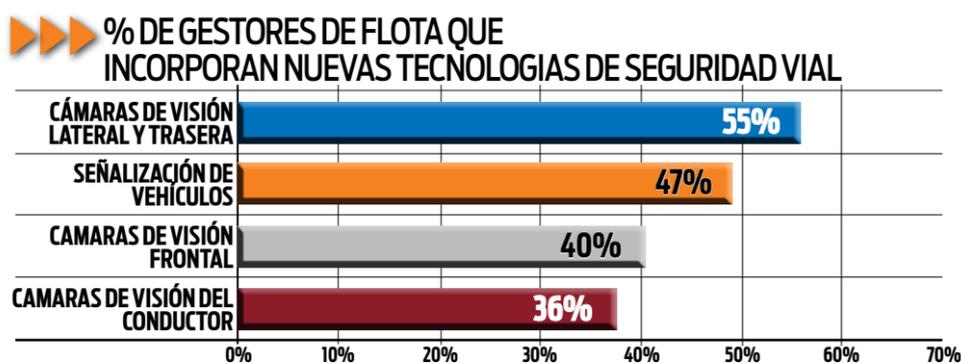
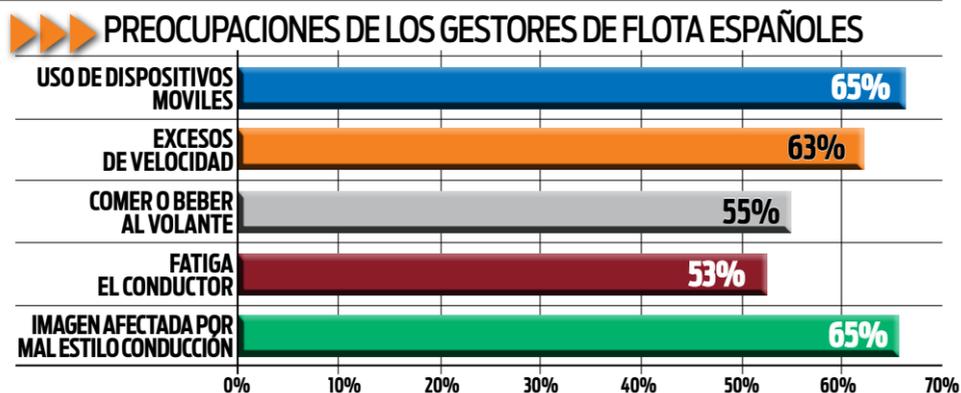
ACCIDENTES Y FLOTAS

LA SEGURIDAD EN CARRETERA EN ESPAÑA VAMOS MEJORANDO, PERO QUEDA POR HACER

Desde 2013 a 2019, la seguridad en las carreteras de nuestro país no ha dejado de incrementarse...

Durante el primer estado de alarma de la pandemia, los camiones de más de 3.500 kg incrementaron nada menos que un 5 % sus índices de siniestralidad en carretera.

Para las empresas con flotas de vehículos de empresa, mejorar la seguridad es primordial en nuestro país. Según el informe elaborado por los técnicos de WebFleetSolutions, prácticamente la mitad (47 %) de las empresas españolas con flota sufrió entre 1 y 5 accidentes de media durante 2020...



actuar sobre el estándar de conducción de los profesionales del transporte a fin de mejorar y actualizar sus técnicas de conducción y, en especial, mejorar sus comportamientos al volante. Los gestores de flota españoles se sienten especialmente preocupados por determinados comportamientos de sus conductores durante el desempeño de su trabajo, y es que para el 69 por ciento de los gestores de flota, el mal estilo de conducción que el resto de usuarios de la vía pueda percibir en los coches de la empresa afecta muy directamente a la imagen del negocio. Por eso, hasta un 65 por ciento de ellos está fuertemente preocupado por el uso que los conductores hacen de teléfonos móviles y otros dispositivos móviles mientras circulan al volante de sus coches. Los gestores de flota españoles se mantienen especialmente preocupados por la seguridad de sus conductores, vehículos y mercancías y precisamente por eso no paran de interesarse por emplear en las unidades de su flota corporativa cuantos elementos tecnológicos pueden ayudarles a mejorar la seguridad de sus vehículos. En este gráfico puedes ver el porcentaje de gestores de flota españoles que están pensando en incorporar algunas de las nuevas tecnologías de seguridad vial en sus coches

los 15.000 a los 70.000 euros para la empresa, y ello independientemente de que el accidente sea de menor o mayor gravedad y de que alguna persona resulte o no herido a consecuencias del mismo. Cifras que en caso de lesiones personales o fatalidad pueden dispararse.

A las cifras propias de los daños materiales provocados por el accidente, los llamados costos directos, para las flotas de vehículos de empresa cualquier accidente de uno de sus vehículos tiene otros importantes costos que en la gran mayoría de las ocasiones no se contemplan y que le supone a la empresa unas cuantiosas pérdidas. Son los llamados costos indirectos.

A priori, las cifras de costes ya avan-

MUCHAS ASEGURADORAS ELEVAN LAS PRIMAS DE SEGURO DE TODA LA FLOTA EN FUNCIÓN DEL NÚMERO DE ACCIDENTES QUE ESTA TIENE Y ESO PUEDE LLEGAR A REPRESENTAR MUCHOS MILES DE EUROS DE PÉRDIDAS PARA LA EMPRESA.

zadas anteriormente pueden parecer cuantiosas, pues parece difícil que un accidente menor, que se salde por ejemplo con un golpe en una puerta o un simple arañazo en la pintura, puedan llegar a suponer tan elevados costes. Especialmente si no hay sanciones o multas de por medio que puedan afectar a la empresa. Lo que en muchas ocasiones no tenemos en cuenta es que muchas aseguradoras elevan las primas de seguro de toda la flota en función del número de accidentes que esta tiene y eso puede llegar a representar en función del número de unidades que compongan la flota muchos miles de pérdidas para la empresa.

De todos estos temas que hemos ido comentando os ofrecemos información más detallada en los recuadros adjuntos. En todo caso piensa que lo mejor para evitar accidentes es conseguir que los conductores aborden su trabajo lo más descansados posibles y manten-

RENTING, 10 RAZONES POR LAS QUE ES UNA SOLUCIÓN DE MOVILIDAD MÁS SEGURA

- 1.- Contribuye al rejuvenecimiento del parque. Como sus vehículos son más nuevos el riesgo de accidentes se reduce. 2.- Su óptimo mantenimiento. Mejora la respuesta de los vehículos en caso de situaciones críticas, contribuyendo a minimizar riesgos y posibles accidentes. 3.- Incorpora nuevas tecnologías telemáticas. Ayudan a corregir errores de conducción y a solucionar situaciones críticas, manteniendo alerta al conductor practicando una conducción más sosegada. 4.- Formación y cursos de conducción. El renting favorece la mejora en la formación de los conductores y su mayor conocimiento y adaptación respecto del uso de nuevas tecnologías en sus vehículos. 5.- Los vehículos de renting son más seguros. Lo confirman los test EuroNCAP. Los vehículos matriculados en renting obtienen mejores resultados que el resto. 6.- Prescriben Seguridad Vial. Las operadoras de renting orientan a sus clientes para que incorporen mayores equipamientos de seguridad y ayuda a la conducción en sus vehículos. 7.- Certificación ISO de Seguridad Vial. La gran mayoría de las operadoras de renting apoyan a las empresas para conseguir las certificaciones ISO 39001 y 39002 relacionadas directamente con la seguridad vial tanto en sus flotas corporativas como en el conjunto de la empresa. 8.- Fomenta la RSC de las empresas en materia de Seguridad Vial. Las operadoras de renting sugieren a sus empresas-cliente la adopción de nuevos objetivos en materia de Seguridad Vial en sus respectivas políticas de RSC. 9.- Promociona la Seguridad Vial en la sociedad. El sector del Renting participa activamente en la promoción de debates sobre la necesidad de disponer de una movilidad segura en las empresas y la sociedad en general. 10.- Coches mejor asegurados. La gran mayoría de coches en renting están asegurados a todo riesgo, lo que supone un factor más de seguridad a la hora de atender rápidamente a todos los posibles accidentados en las vías públicas.

gan siempre la máxima atención al realizarlo

La Dirección General de Tráfico recomienda que los conductores descansen al menos de 15 a 20 minutos tras pasar horas al volante de sus coches. Esto hace que las jornadas laborales de los conductores se extiendan hasta las

9 horas, tiempo al que hay que sumar el de los desplazamientos en itinere de su casa al trabajo y vuelta, más el dedicado durante el día a cualquier labor de mantenimiento o reparación. Es decir, jornadas que se extienden a las 10 horas diarias aunque de trabajo efectivo sean tan sólo 8 las que permanecen

al volante. Que las rutas y servicios que les planteas sean demasiado exigentes y les obliguen a superar estos tiempos de trabajo es un factor de debes analizar, pues pueden volverse claramente en contra de tus propios intereses, de la economía de la flota y perjudicar con ello a la empresa.

CONSEJOS PARA EVITAR ACCIDENTES

- Respetar las normas de tráfico. Aunque a veces no las compartas, piensa que han sido elaboradas por expertos técnicos en la materia. ► Respetar la señalización. Las señales no se ponen para fastidiarte, sino para protegerte. Técnicos expertos han analizado las circunstancias del entorno, de la vía y del tráfico que por ella circula y las han puesto para avisarte de posibles situaciones peligrosas que pueden producirse si no las respetas. Si no las cumples pones en riesgo a otras muchas personas además de a ti mismo. ► Usa los intermitentes. Señaliza debidamente tus maniobras. No hagas cambios bruscos de carril o de dirección. Indica tus intenciones a los demás. Recuerda que al conducir tan importante es ver como ser visto. ► Controla tus retrovisores. Lo dicho: ver y ser visto. Vigila constantemente los retrovisores mientras conduces. Se consciente de los vehículos, peatones y objetos que tienes alrededor tuyo y de los que se aproximan mientras circulas o estás a bordo de tu coche. Evitarás muchas situaciones peligrosas. ► Prioriza y protege a los usuarios vulnerables de las vías de tráfico. Ciclistas, peatones, microcoches en circulación, animales sueltos, ... son los que mayores posibilidades tienen de verse involucrados en accidentes y los que peor parados pueden salir de ellos. Especial atención a los cruces, pasos de peatones, semáforos y, sobre todo, durante las fases de conducción nocturna o de visibilidad escasa. ► Mantén las distancias. Respetar siempre la distancia de seguridad en función de la velocidad a la que circulas. Los alcances son los tipos de accidente más comunes que se producen, precisamente por no respetar las distancias de seguridad con el vehículo que nos precede. Recuerda que, en estos casos, tu serás siempre el culpable si te comes al vehículo que va por delante. Regula tu velocidad adecuadamente para mantener siempre la distancia correcta. ► Las manos siempre en el volante. Deja el móvil tranquilo. Tienes sistemas manos libres que impiden que necesites tocarlo. El uso inadecuado del móvil se ha convertido en una de las principales causas que provocan accidentes de tráfico. Si puedes, incluso evita conversaciones con el móvil, pues también son fuente de distracciones. ► Mantén la atención en todo momento. Y especialmente en los trayectos cortos, en los recorridos habituales y en los atascos. La confianza que todos ellos generan en los conductores provoca importantes pérdidas de atención que son las que provocan los accidentes, por pequeños y leves que estos puedan resultar. Conocer una carretera no te libra de los peligros. Llegar a la ciudad destino de tu viaje no reduce los riesgos, al contrario, los aumenta. ► Descansa. Procura no conducir cansado o fatigado. La somnolencia o el llamado efecto hipnosis que provoca el conducir durante mucho tiempo por entornos seguros y predecibles, pueden aparecer en cualquier momento y sin que te enteres provocarte distracciones que pueden resultar más graves que en carreteras abiertas e igualmente ser fatales. ► Y sobre todo recuerda: podemos tener carreteras y coches inteligentes, pero si no tenemos conductores inteligentes y bien preparados, poco podemos hacer. Si conduces o vas a conducir, descansa, no bebas, no tomes sustancias que alteren tu conciencia y permanece siempre atento.



FLOTAS DE FUTURO

# Coches voladores ¿cada vez más cercanos?

Si has visto películas como “Blade Runner”, “El quinto elemento” la saga de “Star Wars” habrás visionado un futuro en el que la circulación y el tráfico de las ciudades ha conquistado el aire. Donde las flotas de taxis y VTC no se pelean por recoger al cliente sobre el asfalto sino que la pelea está de la planta 33 hacia arriba. Son los coches voladores y ya comienzan a ser legión.

Quizás pueda parecer que es demasiado pronto para hablar de proyectos de flotas voladoras o de integrar un convertible ‘tierra-aire’ en la escudería de tu empresa, pero nada más lejos de la realidad, porque la gran mayoría de los actuales proyectos tienen sus miradas puestas en 2024-2025 y todos ellos confían en que las normativas que han de regular tanto su producción,

como la actividad comercial como el uso de estos vehículos se desatasque pronto en los despachos de la Unión y el Parlamento europeos y que los distintos países comiencen a transicionarlos a sus correspondientes cuerpos de leyes para 2030.

Es decir, en apenas una década lo de subir a la azotea o salir a la terraza a coger tu vehículo de transporte puede ser una rea-

lidad, ... aunque para ello debes tener una cuenta corriente de lo más abultada, pues inicialmente será un servicio destinado sin ningún tipo de dudas, a aportar movilidad a las economías más pudientes. Otra cosa serán las flotas destinadas a prestar servicios de emergencia (Policía, Bomberos, Sanitarios) que podrán agilizar la prestación de sus servicios mediante el uso de este ti-

po de vehículos cuando se planteen situaciones de urgencia.

El primer experimento de todo ello lo vamos a ver pronto, pues tanto Amazon como UPS ya experimentan, a menor escala eso sí, con flotas de pequeños drones y de robots que se desplazaran por el aire los primeros y por las aceras los segundos de manera completamente automatizada y segura para llevarnos nuestras compras y pedidos a casa con total seguridad. No es de extrañar, Ford ya experimentó exitosamente con una cadena de pizzerías el reparto a domicilio de los productos a bordo de vehículos de conducción completamente autónoma y en los Estados Unidos ya hay servicios de taxi sin conductor que recogen y trasladan a sus pasajeros con total normalidad por pequeñas ciudades y sin padecer ningún problema. Pero volvamos de nuevo a las alturas.

Lo que se está desarrollando es un nuevo sistema de movilidad en el que los vehículos pueden despegar y aterrizar verticalmente. Son vehículos pensados en su mayoría para desplazamientos rápidos, de corto tiempo surcando los cielos y que permiten efectuar recorridos de incluso dos

horas al volante por carretera en apenas un cuarto de hora flotando por encima de nuestras cabezas.

Un sistema que abrirá las puertas a poder disfrutar de una vida más alejada del centro de las ciudades, dado que será más fácil acceder a ellas desde distancias mucho mayores (¿una solución para la España vaciada? Tal vez, pero no a los precios que inicialmente costarán estos modelos).

Los vehículos son los denominados eVTOL, acrónimo que viene a significar Vehículo eléctrico de despegue y aterrizaje vertical. Y su popularidad de momento se ciñe al mundo de las finanzas y la ingeniería, donde el éxito de los drones de pequeño tamaño pronto ha calado y ya son muchos los que se han lanzado a experimentar con vehículos parecidos o semejantes en cuanto a su mecánica para levantarse del suelo y salir literalmente volando. Pero también hay otros muchos que siguen pensando en poder disponer de un auténtico “convertible” que les permita desplazarse a su gusto tanto por el aire como por las carreteras y calles de cualquier país o ciudad gracias a su configuración como coche tradicional que ha sido alterado y adecuado con alas, timón de cola y estabilizadores verticales para poder levantar su vuelo. .

Son dos modos de entender la movilidad aérea urbana y de tratar de evitar los atascos, y los dos ya están en funcionamiento (en la mayoría de las ocasiones en fase de pruebas) y tienen modelos e incluso servicios activos que empiezan a comercializarse.

Lo cierto es que la movilidad vertical cada día gana más adeptos y atrae a mayor número de inversores financieros. De hecho, actualmente miles de millones de euros ya están fluyendo hacia este nuevo sector, el cual se encuentra en franca expansión pese a que la mayoría de sus productos ni tan siquiera han despegado y además, tardarán en hacerlo pues, como ya hemos comentado, aún no hay legislación ni normativa vigente al respecto que permita ordenar y regular su utilización en los cielos de las ciudades o de sus zonas metropolitanas.

Un reciente estudio elaborado por Porsche Consulting nos ha proporcionado una amplia visión del estado de la tecnología, sus posibles modelos comerciales y las empresas, a fin de tratar de predecir el papel que los futuros taxis aéreos podrían desempeñar en la futura movilidad urbana.

Los eVTOL pueden llegar a convertirse en apenas 15 años en un nuevo medio de transporte realmente atractivo, que gran





## FLOTAS VOLADORAS

### LOS MODELOS QUE VIENEN

La mayoría de los vehículos eVTOL en desarrollo están diseñados para acomodar y transportar de 1 a 4 pasajeros y pueden ser tanto pilotados manualmente como como volar de modo completamente autónomo. Los motores de estas pequeñas aeronaves o drones son en su gran mayoría eléctricos o híbridos. Estos motores eléctricos están alimentados por baterías, lo que les convierte en vehículos relativamente silenciosos, desde luego muy por debajo del nivel sonoro de cualquier otro vehículo aéreo, a excepción de un globo o un Zeppelin impulsado por motores eléctricos. Pero eso mismo también impide que sus rangos de autonomía sean superiores a una hora de vuelo debido a que el peso de las mismas limita mucho las cantidades de energía que se pueden almacenar a bordo, al menos por el momento. Así las cosas, estos son algunos de los modelos que hemos ido encontrando

Aérea para dar comienzo a su fase de producción. Este segundo prototipo mide 5 m de largo por 8 de ancho con las alas desplegadas. Su longitud se extiende otro metro y medio más cuando extiende la cola para iniciar el vuelo. Inicialmente contaba con un motor de origen BMW de 160 CV de potencia que le permitía alcanzar una velocidad en vuelo de 190 km/h y rangos de autonomía de hasta 700 km. En el segundo prototipo se le ha dotado de un motor más potente con el que puede alcanzar distancias de hasta 1.000 km a una velocidad que se espera alcance los 300 km/h cuando reciban los permisos administrativos para realizar pruebas de vuelo con él. Ya los obtuvieron para el primero, con el cual realizaron un primer vuelo de prueba entre las ciudades de Nitra y Bratislava durante 35 minutos sin registrar problema alguno, tras lo cual aterrizaron suavemente y completaron un recorrido de dos horas por distintos tipos de carreteras y autopistas hasta

Alauda, esta desarrollando el modelo en una zona de gran expansión en materia de tecnología aeroespacial como es Adelaida (Australia Meridional). La idea de Pearson es desarrollar el modelo pensando en su participación en un futuro campeonato del mundo creado para este tipo de vehículos que ya está tomando forma en paralelo a la construcción y desarrollo de este y muchos otros proyectos. Todo está avanzando rápidamente, tanto que muy probablemente la competición se inicie en la temporada 2024-2025. El proyecto del Airspeeder MK3 contempla la producción de un dron tripulado que puede alcanzar hasta 500 m de altitud y volar a velocidades superiores a los 100 km/h. El eVTOL aussie ya ha completado su primer vuelo no tripulado en tierras australianas. Controlado a distancia, sin pilotos en su interior y dotado para la prueba de distintos captadores LIDAR, radares y otros sensores instalados a bordo para facilitar un mejor control y manejo remotos, el prototipo diseñado por ordenador emuló todos los resultados obtenidos digitalmente y todos sus componentes funcionaron a la perfección, hasta el punto de que la gran mayoría de los resultados obtenidos en las pruebas virtuales efectuadas por computadora se replicaron e incluso mejoraron en las pruebas reales

El Airspeeder MK3 incorpora varios motores cien por cien eléctricos que se alimentan a través de baterías intercambiables fácilmente mediante un sistema muy sencillo de utilizar que apenas requiere deslizar y bloquear para reemplazar una batería por otra. La carga de cada una de ellas facilita energía eléctrica suficiente como para dotar al eVTOL de autonomía para algo más de 15 minutos de vuelo. La emoción de tener que recargar en plena carrera sin duda deparará grandes sorpresas y juegos de estrategias en los GP del nuevo campeonato. Y de que este ya se encuentra en pleno



desarrollo dan fe la piloto de carreras australiana, Emily Duggan; el piloto de la Drone Champions League, Zephatali Walsh; y el creador de contenidos para marcas premium Fabio Tischler, que ya han inaugurado el plantel de futuros participantes en el mismo.

**BELLWETHER VOLAR.-** Si nuestro anterior modelo era el primer eVTOL de competición, este es sin duda el primer superdeportivo volador, el "Ferrari" de la categoría. Diseñado y creado por Kai-Tse Lin, cofundador y CEO de Belwether Industries, start up creada en 2019 por ingenieros que venían trabajando en proyectos semejantes desde 2013, primer prototipo del VOLAR — fabricado a escala 1:2— ya ha superado con total éxito su primera prueba, consistente en 8 exigentes vuelos realizados en Dubái y controlados por control remoto mientras el eVTOL volaba a 40 km/h a 4 m de altura. Con capacidad para trasladar a dos personas adultas a bordo el prototipo testado no es sino la avanzadilla del modelo definitivo que tendrá capacidad para cuatro o cinco plazas (según la versión) y cuya altitud de vuelo podrá alcanzar los 915 metros mientras se desplaza por el aire a velocidades de hasta 220 km/h, el doble de rápido que muchos de los modelos actualmente en desarrollo y con suficiente de



energía en sus baterías para realizar vuelo de 60 a 90 minutos de duración con una sola carga. Carga que podría llegar incluso a ser de hidrógeno, pues según el CEO de la marca, están abiertos a estudiar el uso de otro tipo de fuentes de energía, planteándose incluso recurrir a una pila de combustible de hidrógeno para impulsarlo. De perfil muy compacto, el eVTOL de Bellwether es cien por cien respetuoso con el medio ambiente y cuenta con un diseño atractivo y llamativo, en el cual lo que más llama la atención es la forma en la que oculta el sistema de propulsión que le impulsa y que le permite desplazar ágil y emocionalmente por los aires a cualquier persona desde cualquier punto a cualquier lugar, en cualquier momento.



**FIRENZE LANCIARE.-** De cuantos proyectos están aquí reunidos, sin duda este es uno de los más llamativos y el que verdaderamente puede atraer más a quienes gustan tanto de disfrutar conduciendo experimentando las sensaciones y emociones que la carretera le depara al volante de un coche potente y deportivo como pocos, como de subirse a un pequeño avión altamente maniobrable y capaz de volar a la velocidad de un moderno jet con su cabina presurizada. Y todo ello en un modelo que emplea la fuerza combinada de un motor eléctrico y uno a reacción compuesto por una doble turbina, combinación exclusiva que le permite alcanzar una aceleración impresionante de cara al despegue del coche, porque su estética es tal cual la de un superdeportivo que además de "volar" literalmente sobre el asfalto también puede hacerlo y surcar los cielos rápidamente pues es igual de potente y poderoso tanto en el aire

como sobre la tierra. Una potencia que entrega de forma muy suave y extremadamente confiable tras extraerla de los dos motores eléctricos de origen Tesla que monta y que ofrecen una potencia de 1000 CV y un par de 1.250 para impulsar al Firenze a velocidades de auténtico vértigo que le permiten fijar desde parado la aguja del cuadro en los 100 km/h en apenas 3 segundos. Pero si importante es el motor de "tierra", no menos excitante es el de aire, capaz de transportar en la cabina premium de máximo lujo y confort del Firenze a cuatro adultos a una velocidad de vuelo que ronda los 800 km/h gracias al descomunal empuje de las dos turbinas Williams FJ-33 de 2000 lb de empuje cada una gracias a las cuales alcanza esos 800 km/h de velocidad crucero en apenas 50 segundos desarrollando una potencia cercana a los 17.800 CV. Que es un coche lo vemos claramente cuando apreciamos esas pinzas del potente equipo de frenos carbonocerámicos a través del diseño de sus cuatro ruedas que han de servir para proporcionarle una frenada firme cuando se acerque al final de la pista, por corta que esta sea. Que se trata de un avión lo ponen de manifiesto las alas desplegadas y los alerones que han de proporcionarle la adecuada estabilidad y sustentación mientras está surcando los cielos. En el momento del despegue es realmente curioso comprobar cómo, a medida que el ala comienza a generar la sustentación que le impulsará hacia arriba, la suspensión delantera activa se extiende progresivamente para eliminar los posibles y molestos cabeceos que se suelen producir durante la maniobra.

Emocional y altamente maniobrable, el Firenze Lanciare transforma un viaje de dos horas por carretera en un agradable vuelo de apenas 10 minutos, lo que habilita a sus propietarios a realizar numerosas gestiones a largas distancias en un mismo día gracias

a poder combinar adecuadamente los desplazamientos aéreos con los recorridos por carretera.

**XIAOPENG HT Aero.-** La empresa china de helicópteros, Xiaopeng Motors se ha presentado en una de las ferias europeas de mayor renombre especializadas en el sector de la movilidad aérea, la European Rotors 2021, organizada por la Asociación Europea de Helicópteros (EHA) y la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) como plataforma de presentación para futuras soluciones de movilidad que permitan viajes aéreos sostenibles y libres de emisiones. Xiaopeng presentó la sexta generación del proyecto en el que lleva años trabajando y que probablemente vea finalmente la luz en 2024. Se trata del HT Aero, un coche volador eléctrico e inteligente que pretende mostrar el futuro del transporte personal mediante un vehículo que despegue y aterrice con gran facilidad y que además vuela con bastante seguridad tal como si fuera una avioneta de pequeño tamaño. Dotado con los atributos normales de un automóvil básico, el HT1 se puede conducir libremente por la mayoría de vías públicas ofreciendo en todo momento una seguridad y calidad de manejo normales. Del tamaño de un vehículo compacto, el HT Aero se transforma en avión con rapidez, aunque Xiaopeng se ha guardado para sí los segundos que emplea en ello, de la misma manera que también guarda celosamente los datos de sus principales características técnicas y de rendimiento. Para facilitar un mejor manejo del HT Aero en el aire, Xiaopeng ha dotado al modelo con un asistente auxiliar de vuelo automático que permite, sin entrenamiento profesional previo, disfrutar de un vuelo bajo control desde el mismo momento del despegue

hasta el del aterrizaje, algo que los numerosos neófitos de los cielos que quieran probarlo sin duda alguna agradecerán.

**XIAOPENG X2.-** Junto con el HT Aero el fabricante chino también presentó en la citada feria la 5ª generación de su peculiar modelo de avión eléctrico inteligente, un biplaza que por primera vez cuenta con cabina cerrada y un fuselaje elaborado a partir de una estructura básica en fibra de carbono cuya línea se ha trabajado especialmente para obtener el máximo rendimiento aerodinámico. En vacío, el conjunto pesa 560 kg, incluyendo las baterías que alimentan de energía a su motor eléctrico, cuya potencia (no comunicada al igual que en el caso de HT Aero) le permite desplazar hasta 200 kg de carga a bordo a altitudes inferiores a los 1000 m y a velocidades de hasta 130 km/h. El X2 cuenta con dos posibles modos de manejo, manual y automático. Este último evita que el piloto tenga obligatoriamente que tener conocimientos de aeronáutica, puesto que basta apretar un botón para iniciar el vuelo, otro para dar la vuelta y un tercero para efectuar el aterrizaje. Y es que el X2 cuenta con un sistema control automático que le permite volar con total facilidad en modo completamente autónomo. Un asistente genial que sin duda le habilitará para ofrecer servicios comerciales de taxi para desplazar personas a bordo sin necesidad de embarcar a un chofer. El X2 ya ha sido probado en vuelo con total éxito en sus anteriores generaciones, la última de ellas en junio de 2021 y esta nueva y parece que definitiva versión será puesta a prueba a mediados de este año 2022 en Europa bajo la supervisión y análisis de los ingenieros y expertos de la Agencia Europea de Seguridad Aérea





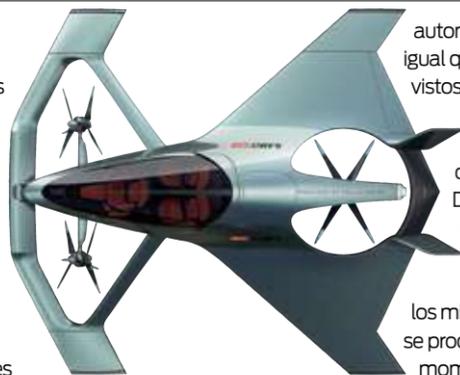
FLOTAS VOLADORAS

LOS FABRICANTES DE AUTOMÓVILES TAMBIÉN SE APUNTAN

Como hemos visto, la tarta a repartir es lo suficientemente golosa como para que quienes han venido ocupándose de la movilidad durante los últimos 60-80 años quieran perderse su trozo del pastel y dejarlo en manos de empresas que, en su mayoría son de nueva creación. Así hemos buscado entre los fabricantes de automóviles para tratar de averiguar quiénes están preparando su proyecto y apuestan por la producción de este tipo de vehículos, y estos son los que hemos encontrado.

**ASTON MARTIN.-** El fabricante de vehículos deportivos británico trabaja desde 2018 trabaja en el desarrollo de un vehículo volador con el cual quiere, además de explorar la movilidad aérea personal de lujo, ofrecer una solución alternativa de transporte multimodal que ayude a para reducir las congestiones de tráfico y medioambientales en zonas urbanas.

Se trata de un vehículo altamente emocional que permitirá realizar trayectos en poco tiempo y que puede facilitar la vida en zonas rurales algo alejadas de núcleos urbanos más grandes dado el menor tiempo que utilizará para recorrer distancias.



En su día, Aston Martín ya presentó un primer diseño de su vehículo volador bajo el nombre genérico de Volante Visión, identificación que, al menos de momento, se mantiene inalterada. Su diseño también se mantiene en buena medida, siguiendo la estela marcada por el diseño de los vehículos deportivos de la marca. De forma triangular, puede desplazar hasta tres personas a bordo. El objetivo de Aston sería dotarlo con un motor híbrido eléctrico de alto rendimiento que le habilitara para efectuar viajes urbanos e interurbanos. Para hacer realmente sencillo el manejo de este tipo de vehículos y poder ponerlo al alcance de cualquier usuario, el Volante Visión llevaría instalado un sistema de conducción autónoma

automatizada lo que, al igual que otros modelos vistos anteriormente, le abre las puertas a ser utilizado en servicios comerciales de taxi. De sus motores lo único que conocemos es que Rolls Royce sería el suministrador de los mismos, aunque eso no se producirá al menos de momento dado que hasta la fecha únicamente se trata de concept de la marca deportiva británica

**GENERAL MOTORS.-** En septiembre de 2020, Mary Barra, presidenta y consejera delegada de GM confirmó que el grupo americano estaría considerando entrar en el negocio de los eVTOL o taxis voladores dentro de la nueva estrategia de crecimiento en materia de nuevos servicios de movilidad y transporte, dado que encaja a la perfección con las nuevas políticas de desarrollo de vehículos eléctricos y de



sistemas de baterías Ultium aprobadas recientemente en GM Según Barra, "los nuevos sistemas de baterías Ultium abren las puertas a muchos tipos de uso, y el de los eVTOL sin duda es uno de ellos". Lo cierto es que parece que el fabricante tiene, al menos de momento, la intención de seguir explorando

**HYUNDAI.-** Dentro de su Plan Estrategia 2025, en el que el fabricante coreano va a invertir 46.000 millones de euros en el desarrollo de nuevos vehículos eléctricos e inteligentes, el Grupo Hyundai ha confirmado que el mismo "también incluye vehículos con alas para incentivar la movilidad aérea urbana".

Así, ha trascendido que el grupo coreano desarrollará un primer modelo eVTOL -en colaboración con Uber Technologies, Boeing y Bell Hyundai se encargaría de producir el modelo, mientras que Uber desarrollaría todo lo necesario en materia de



logística para que el servicio pueda operar normalmente, al menos como servicio comercial de taxi. Inicialmente el coche estaría programado para ser presentado en 2023 aunque los acontecimientos vividos durante los últimos años pueden terminar por significar

**Mercedes-Benz.-** La planificación germana es un hecho, y se nota, El Volocopter de Mercedes es uno de los modelos que ya están en el mercado y que mayores visos de comercialización tienen. Se trata de un modelo biplaza dotado con 18 rotores que mueven sus hélices, sistema que abre numerosas posibilidades al modelo. De aterrizaje y despegue vertical ha sido el primer modelo de este tipo en construirse y transportar pasajeros, y ya lleva desde que en 2017 realizó su primer vuelo con pasajeros a Dubái, más de 1000 vuelos de prueba realizados con pleno éxito. Los 18 rotores que mueven sus hélices están impulsados por 18 motores alimentados desde 9 baterías recargables e intercambiables rápidamente en apenas unos segundos.

Mercedes está desarrollando el Volocopter en colaboración con una serie de grupos y empresas,

entre los cuales se encuentra el Grupo de automoción chino Geely, socio capitalista de Mercedes Benz y propietaria de marcas como Volvo y Lotus. Esta última también participa en el proyecto.

Tras aquel primer vuelo de prueba en Dubái, Volocopter volvió a levantar el vuelo algunos meses más tarde en la sede de Mercedes Benz, cuando realizó su primer vuelo urbano en Europa en la sede del Grupo Daimler Mercedes Benz en Stuttgart. Finalmente, en 2021 Volocopter fue ofrecida a las autoridades de Singapur para instalar en sus calles las instalaciones de un servicio comercial de taxis aéreos en la ciudad.

Los planes de Volocopter pasan por el lanzamiento de un servicio de aerotaxis urbanos tanto en París como en Singapur a lo largo de 2024, bajo un concepto claramente comercial. El servicio distribuiría una serie de plataformas, nodos o intercambiadores denominados Voloport, donde se podría reservar un vuelo y embarcar a bordo de un Volocopter realizando un vuelo dirigido automáticamente a distancia.

**PORSCHE.-** La marca deportiva alemana trabaja en

colaboración con el fabricante de aviones Boeing en el desarrollo de un proyecto de aeronave eléctrica de aterrizaje y despegue vertical (eVTOL) que aún está en fase de prototipo y cuyas primeras pruebas están programadas para celebrarse este mismo año.

**TOYOTA.-** En su actual proceso de transformación hacia una empresa de servicios de movilidad, Toyota Investiga nuevas fórmulas adaptadas de movilidad para todo tipo de personas. Una de ellas son las aeronaves eléctricas de despegue y aterrizaje verticales eVTOL impulsadas por energías limpias y sostenibles. En este proyecto el fabricante japonés va de la mano del especialista aeronáutico Joby Aviation, con quien está desarrollando diferentes soluciones sostenibles para aliviar problemas de movilidad



en zonas urbanas mediante el uso de vehículos de despegue y aterrizaje vertical. Su idea consiste en desplegar por la ciudad servicios de transporte aéreo rápidos, silenciosos, y asequibles que puedan convertirse en una alternativa a otros sistemas de movilidad. Toyota está invirtiendo fuertemente tanto en este proyecto como en Joby Aviation, empresa en cuyo capital ha entrado tras efectuar una aportación de 351 millones de euros. Por el momento se desconocen posibles modelos así como información adicional al respecto de los mismos.



parte de la población de las ciudades podría utilizar de modo semejante al que actualmente se utilizan las empresas de taxi o de VTC. Eso sí, por sí mismos no resolverán los actuales y futuros problemas asociados al tráfico y el transporte, puesto que su desarrollo y su futuro éxito en el mercado aún se encuentra muy lastrado por los numerosos riesgos y considerables obstáculos tanto de naturaleza técnica como comercial que plantea su entrada en funcionamiento.

Según indica otro estudio, elaborado en este caso por la consultora Research and Markets en 2019, se espera que para 2023, es decir algo menos de un año, este nuevo sector de la movilidad aérea esté ya generando unos 5.000 millones de dólares con un ritmo de crecimiento de su CAGR (tasa de crecimiento anual compuesta) del 26,19 por ciento de media para el período 2023-2035. Este estudio establece

además que será la zona de Asia-Pacífico (China, Japón Corea del Sur y Singapur) la que va a conquistar este mercado inicialmente y en cuyas ciudades antes veremos implantarse este tipo de movilidad. El informe también analiza los principales rangos de viajes que este tipo de servicios podrían llegar a poder cubrir para entonces, fijándolos en las horquillas que van de



los 0 a 20 kilómetros, de 20 a 100 kilómetros, de 100 a 400 km y de distancias superiores a los 400 km.

En apenas unos años, todos estos drones de pasajeros pasarán a conformar un sistema adecuado para aliviar la presión que actualmente soportan los núcleos urbanos en sus condiciones de movilidad. Según los cálculos realizados por el informe de Pors-

che Consulting, el mercado de la movilidad vertical moverá unos 32.000 millones de dólares americanos (29.345 millones de euros) en 2035, aunque para ello previamente será necesario invertir en su desarrollo unos 20.000 millones de dólares (unos 18.350 millones de euros).

Y para que en 2025 se puedan ya abrir las primeras líneas comerciales de eVTOL, los fabricantes de estos vehículos necesitarán invertir en el desarrollo y producción de estos vehículos al menos unos 10.000 millones de dólares (9.200 millones de euros). Una elevada cantidad si tenemos en cuenta que, al menos en Europa, todavía no estará nada claro que para esa fecha el marco legal y regulatorio que precisa el sistema esté aprobado, siendo lo más probable que aún siga en el limbo de Bruselas. Lo que sí indica el informe de Porsche Consulting es que, para poder rentabilizar adecuadamente tamaño inversión, se pre-

cisaría que al menos medio millón de pasajeros utilizaran diariamente el sistema de taxis aéreos para que el sector alcanzara una cuota lo suficientemente rentable como para su futuro. Así las cosas, parece bastante difícil que los plazos previstos se vayan a cumplir, peeeero, cualquiera sabe. Tal cual llevamos este cambio de década, cualquier cosa puede llegar a suceder ¿no es así?

Para Gregor Grandl, socio principal de Porsche Consulting y autor del estudio que estamos comentando incide en que "la movilidad vertical puede convertirse en un área de nicho bastante lucrativa, pero para que eso pase y los taxis aéreos se conviertan en una realidad para todos se precisarán pioneros valientes con los bolsillos llenos que apuesten decididamente y con persistencia por esta tecnología y asuman importantes responsabilidades al respecto de la misma".

Y es que aún estará también por ver la aceptación social y la seguridad que estos vehículos y los servicios que con ellos se presten podrán ofrecer ante cualquier problema que les vaya surgiendo. "Solo si los viajes son convenientes, seguros, confiables y se ofrecen a precios atractivos los clientes potenciales irán llegando y los taxis aéreos comenzarán a gozar de buena aceptación y se podrán establecer redes adecuadas de rutas", comenta Grandl. "Será a partir de ese momento cuando los VTOL o drones de pasajeros se conviertan entonces en un medio de transporte válido y atractivo para ocasiones especiales, desplazamientos urgentes y posibles emergencias", añade.

En todo caso la cuota de mercado que Porsche Consulting considera que podría tener el sistema para 2035 apenas representaría el 0,3 por ciento del mercado de la movilidad.



EL COLOR DEL COCHE TAMBIÉN AFECTA A SU VALOR A FUTURO

# Lo que dice de tus trabajadores el color de coche que eligen

¿Sabías que tu empresa puede ser percibida de distintas maneras en función del color que llevan tus coches de empresa? El color que elegimos para nuestros vehículos envía un claro mensaje a cuantos los ven pasar por la calle, más allá incluso del color que habitualmente mostramos en nuestro logotipo comercial.

Dime que coches usas y te diré como eres. Esta frase no sólo está referida al modelo y tipo de vehículos que utilizas para desplazarte, o al motor que estos utilizan y que tanto afecta a tu política de RSC —sobre todo si actualmente son diesel o gasolina—; también hace referencia al color que eliges para tu flota corporativa.

Muchas empresas optan en este último punto por tratar de asemejar los colores de sus vehículos corporativos con los que figuran en la paleta cromática de su logotipo o, cuando menos, eligen un color sobre el cual este pueda destacar lo suficiente para identificar rápidamente sus vehículos entre el tráfico. Pero también están los coches de los directivos, cuyos colores, aunque no te lo creas, pueden llegar a afectar seriamente a las negociaciones y acuerdos que vayan a negociar en nombre de la empresa, pues en función de los tonos escogidos, su personalidad será percibida de una u otra manera. Eso sí, los significados varían mucho en función del color o la tonalidad escogida.

La personalidad de los conductores influye mucho a la hora de decantarse por uno u otro color para su coche. La facultad de Psicología de la Universidad Carlos III de Madrid elaboró en su momento

un análisis sobre esta cuestión y los resultados apuntaban a que los vehículos con colores vivos solían ser los conducidos por personas que asumen más riesgos al volante, mientras que los de colores discretos son los elegidos por personas más expertas al volante, de mayor edad y que practican una conducción más cauta y preventiva. La elección del color de nuestro coche puede variar mucho en función tanto de los gustos del comprador como de las tendencias vigentes en cada momento, de la climatología de la estación en la que lo adquirimos, las supersticiones particulares de cada comprador o simplemente sus condiciones socioeconómicas y estatus social.

Hemos analizado cuantos estudios al respecto han caído en nuestras manos y hemos tratado de recopilar y resumir los distintos datos que cada uno de ellos proporcionaba sobre lo que los distintos colores denotan sobre los conductores que los eligen. Estas son las principales cualidades y características que cada color aporta sobre la personalidad de sus propietarios.

## NEGRO

Quienes optan por el color negro en sus distintas tonalidades y acabados son percibidos como personas sobrias y elegantes.

Incluso a mayor categoría del vehículo y en función del modelo elegido también son reconocidos como personas amantes del deporte y de cierto grado de riesgo, lo que les hace ser percibidos de igual manera a la hora de afrontar negocios. Les gusta arriesgar, pero lo hacen de una manera discreta e intentando no llamar especialmente la atención, pues igualmente les gusta pasar inadvertidos. El negro aporta poder, estatus, categoría, y eso lo saben bien los departamentos de presidencia, las instituciones oficiales o la alta dirección de las empresas, que son quienes mayoritariamente se decantan por este o por colores muy oscuros al elegir los coches para los altos ejecutivos de la compañía. Negocian duro, pero tienen clara su posición en la escala social y mientras ellos ganan el objetivo que perseguían en su negociación, también permiten ganar a los demás.

## GRISES, PLATAS Y METALIZADOS

De parecida imagen gozan también quienes optan por vehículos con una terminación exterior en colores grises, plateados o metalizados. Quizás algo más llamativos que los anteriores y sobre todo que buscan ofrecer una mayor visibilidad

## INFLUYE EN LA FACILIDAD DE VENTA COMO VO EL COLOR DEL COCHE AFECTA A SU VALOR FUTURO

Un estudio realizado por la consultora "I See Cars" en el mercado americano analizó más de dos millones de ventas de vehículos de ocasión en los Estados Unidos para comprobar si el color de un coche podría tener un impacto sustancial en la rapidez con la que el modelo pierde valor. Los resultados son demostrativos que ciertamente es así, pues el color que se deprecia más alto pierde más del doble de su valor en comparación con unidades con el color de menor depreciación.

Según comenta Karl Brauer, analista ejecutivo de ISeeCars "el color de un vehículo es una de las principales consideraciones después de que los compradores hayan decidido la marca y el modelo. Dado que el valor de reventa es el factor individual más importante en cuanto 'cuesta' un vehículo nuevo durante el transcurso de la propiedad, los consumidores deben considerar cuidadosamente su elección de color". Para Brauer "Hay una especie de profecía autocumplida en los datos del estudio con muchos consumidores que eligen

colores convencionales (blanco, negro y plateado) no porque sean los que realmente les gustan sino porque asumen que a todos los demás les puede gustar. Esto hace que el blanco, el negro y el plateado parezcan tener una gran demanda, pero nuestro análisis confirma que los colores más oscuros son los que tienden a mantener mejor su valor que los colores comunes y populares. Sin embargo, que ciertas tonalidades mantengan mejor el valor de un automóvil de segunda mano no quiere decir que este se vaya a vender más rápido. Al contrario, puede incluso que pasen más días hasta que el profesional del VO consiga realizar su trabajo.

Así, por ejemplo, los turismos de color amarillo suelen estar 41,5 días en la concesión esperando a su venta, mientras que los naranjas tardan una media de 38,1 días y los verdes 36,2. Por lo general, la media de tiempo que tarda un VO de tres años de antigüedad en venderse es de unos 36,5 días, por los 34,2 días que tarda un coche gris, los 35,0 de un coche blanco o los 35,3 de uno marrón.



Los colores populares, entre ellos el blanco, el negro y el plateado, sufren un impacto mínimo en su valor de reventa, aunque ello no significa que

por tener ese color vayan a conseguir que el vehículo mantenga su valor en caso de otros posibles deterioros. Y, por otro lado, resulta

a su entorno. Son vehículos que suelen conducir personas con aspiraciones de seguir creciendo profesionalmente, que les gusta mostrar que gozan de una personalidad elegante y abierta pero que quieren

recibir respeto por parte de su entorno. Estos colores también aportan una cierta imagen de seriedad y distinción, y delatan a personas metódicas que se autoexigen mucho para seguir subiendo en la esca-

la social mientras persiguen sus sueños y buscan culminar sus aspiraciones profesionales. Son negociadores duros que buscan obtener el mejor resultado posible más que apostar por el 'win2win' en

## DEPRECIACIÓN DEL VEHÍCULO POR COLOR DE AUTOMÓVIL (ISEECARS)

	COLOR	% DEPRECIACIÓN A 3 AÑOS	COMPARACIÓN CON EL TOTAL
1	Amarillo	20,4 %	0,54 x
2	Beige	22,8 %	0,61 x
3	Naranja	27,1 %	0,72 x
4	Verde	31,3 %	0,83 x
5	Gris	36,4 %	0,97 x
6	Rojo	36,9 %	0,98 x
7	Azul	37,0 %	0,98 x
8	Plata	37,6 %	1,00 x
<b>Media</b>		<b>37,6%</b>	
9	Blanco	38,0 %	1,01 x
10	Negro	38,4 %	1,02 x
11	Púrpura	41,2 %	1,1 x
12	Marrón	42,1 %	1,12 x
13	Oro	45,6 %	1,21 x

## DÍAS DE PERMANENCIA EN EL MERCADO DE VO DE UN COCHE DE TRES AÑOS SEGÚN SU COLOR

COLOR	DÍAS EN EL MERCADO (PROMEDIO)	DIFERENCIA CON EL PROMEDIO
Amarillo	41'5	13'8%
Naranja	38'1	4'3%
Verde	36'2	-0'7%
Blanco	35'0	-4%
Rojo	40'9	12'2%
Azul	36'8	1%
Marrón	35'3	-3'2%
Gris	34'2	-6'2%
Negro	36	-1'4%
Plata	38'8	6'4%
Beige	46'6	27'6%
Púrpura	33'2	-8'9%
Oro	34'3	-6'1%
Media	36'5	

sorprendente que algunos de los colores más beneficiosos para conservar el valor, entre ellos el amarillo y el naranja, pueden llegar a sorprender a los consumidores. En general, el amarillo es el color que mejor conserva su valor, depreciándose un 45,6 por ciento menos que el vehículo promedio. Según comenta Brauer, "quizás no sea el color más deseado, pero en comparación con el número de unidades que hay en ese color estas son bastante deseables porque comúnmente es un color de coches deportivos y otros

vehículos de bajo volumen de ventas, que mantienen su valor relativamente bien. Y lo mismo sucede con otros colores como el naranja, color que es elegido para determinadas versiones especiales de producción limitada que gozan de una alta demanda. Pero la rareza por sí sola no es lo que determina cuánto se deprecia o no un vehículo. Si un color no cuenta con suficientes compradores de vehículos de ocasión, el valor de reventa se dañará incluso si el color es poco común", comentó el analista de ISeeCars.

EL COLOR DEL COCHE

UN RUMOR INCIERTO, PERO CONTEMPLADO  
¿AFECTA EL COLOR DEL COCHE AL PRECIO DEL SEGURO?

Esta es una pregunta que se hacen muchos conductores al comprar su coche. Existe la creencia generalizada de que el color del coche influye en el cálculo de las primas que pagamos por el seguro de nuestro coche y que incluso en función del elegido se puede llegar a pagar "una prima extra". Nada más lejos de la realidad. Hemos preguntado en distintas aseguradoras y aunque ninguna quiere facilitar datos concretos al respecto, sí nos confirman que si bien el color elegido influye en cierto modo en el cálculo del precio de nuestro seguro, apenas incide en el resultado final del mismo. Ninguna de ellas ha manifestado el porcentaje de la cuota que pagamos que puede verse afectado por esta variable, pero sí que nos han confirmado que aunque es una de las variables que se contemplan dentro del cálculo global de las primas en ningún

caso obliga a pagar un extra según el color elegido. Eso no quita para que el coste de las distintas pinturas y técnicas empleadas en la aplicación de los colores a los automóviles se tengan en cuenta a la hora de efectuar el cálculo de sus posibles reparaciones. Aún así, el peso sobre la cuantía final de la prima es realmente mucho menor al de otras variables que sí se aplican. Las respuestas que hemos obtenido indican que hay tanto variables objetivas como subjetivas que pueden afectar al precio de las posibles reparaciones de daños que a lo largo del contrato del seguro del coche el asegurado puede exigir para su vehículo. De ahí que tengan que contemplarse en el precio de la prima anual de nuestro seguro puede verse afectado. No cuesta lo mismo un color mate que uno metalizado o uno monocromo que los que son bitono o



multitono. Igualmente, una pintura de acabado mate en el color grafito no se aplica igual que otra multicromo o de las que recientemente vemos que cambian de tonalidad según inciden en ellas los rayos de luz del sol. También hay pinturas y colores que se ven más afectados por los efectos de los rodillos del lavadero o por la degradación que producen sobre ellos los efectos de los rayos del sol, el

impacto de arenillas y polvo o por la propia humedad ambiental de las zonas por las cuales circulan. Hay pinturas más resistentes que otras, o que, en definitiva, son más caras de aplicar y, por tanto, de replicar tras un accidente. Y esas son variables que las aseguradoras analizan y usan a la hora de establecer los riesgos que el seguro ha de cubrir y que, por tanto, afectan igualmente al precio de las pólizas.

los negocios. Y para ello tienen la mente abierta al futuro. Es el color más habitual en el mundo de los negocios. De hecho, el 15 por ciento de todos los coches del mundo tienen este color y, curiosamente son, por lo general, los que menor porcentaje de accidentes provocan y sufren, dado que siempre arriesgan lo justo para evitar retroceder en la escala social a la que tanto les ha costado llegar.

► Los rojos se identifican con usuarios con personalidades extrovertidas.



Eso sí, les gusta que les miren, que reconozcan su valía, su capacidad de progresar y para ello buscan innovar con estilo y formas, pero de manera segura, arriesgando lo justo. Por eso, aunque tratan de ser originales en cuanto a los modelos elegidos, optan más por la exclusividad que aporta una buena marca o un modelo de alta gama que por vehículos deportivos, de formas y diseños arriesgados o demasiado atrevidos. Básicamente son formales.

ROJO

Todo lo contrario manifiestan quienes apuestan por colores más luminosos y llamativos. En el caso del rojo y sus distintas tonalidades, muestran personalidades extrovertidas, dinámicas, enérgicas, atrevidas, osadas y arriesgadas, ... aunque siempre hasta un límite que nunca llegarán a superar. Son personas pasionales y divertidas que muestran tener una fuerte perso-

nalidad en el trato con los demás. Suelen ser arrolladores, impetuosos e impulsivos, carácter que también transmiten en sus negocios. Viven deprisa, y sus coches así lo manifiestan. Suelen conducir vehículos potentes, que proporcionan una experiencia de conducción no carente de sensaciones. Por lo general los deportivos de alta gama o de altas cilindradas encajan a la perfección con este color. Es el color del Ferrari soñado por muchos, pero también es el color que identifica a los jóvenes ambiciosos, pasionales, ansiosos. Es el que muchos jóvenes ejecutivos eligen para mostrarse como personas dinámicas. El habitual de los ejecutivos agresivos y exigentes para con los demás. Pero también el de los soñado-

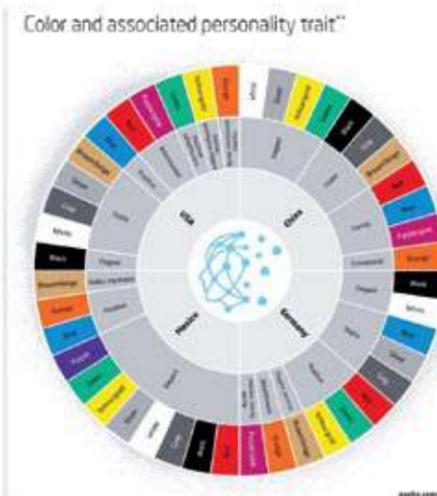
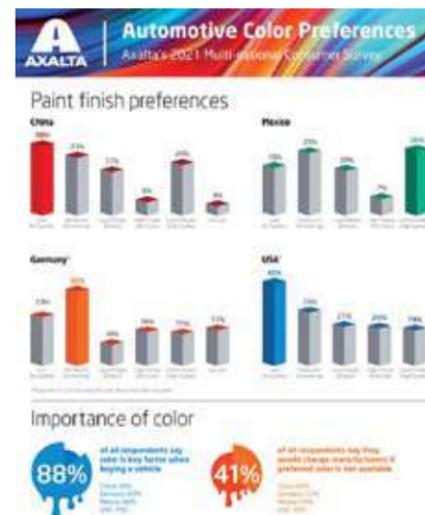
res, el de los ambiciosos el de quienes persiguen sus sueños a costa de cualquier cosa. Tal y como en su día dijo Piero Ferrari, "es el color de los niños que dibujan su coche", de cuantos quieren representar el modelo soñado y aspiracional.

AZUL

Del riesgo y el atrevimiento que representa el color rojo huyen las personalidades que persiguen disfrutar de lo que hacen en todo momento. Los ejecutivos tranquilos, reflexivos, serenos, esos que saben tomarse el tiempo necesario para buscar la solución más adecuada sopesando los pros y los contras que puedan surgir después de decidir el camino a se-

INFORME AXALTA COLOR, COLOR POPULARITY REPORT  
EL INFORME ANUAL QUE LEEN TODOS LOS FABRICANTES

Todos los años, Axalta, uno de los principales proveedores mundiales de pinturas y recubrimientos líquidos y en polvo para el sector de automoción, publica los resultados de su encuesta a consumidores sobre sus preferencias de color en la automoción. Su informe Color Popularity Report tiene como objetivo analizar la relación entre el color y las decisiones de compra de un vehículo entre los consumidores. El informe recoge la opinión de más de 4.000 compradores de coches con edades comprendidas entre los 25 y los 60 años que fueron entrevistados en cuatro de los países que mayor número de coches producen en el mundo (China, Alemania, México y EE.UU.) y que, en el 88 por ciento de las ocasiones consideraron que el color es uno de los factores clave en la compra de vehículos. Según el informe de Axalta, "la psicología es uno de los factores más poderosos que influyen en la compra de automóviles. El color refleja, con frecuencia, la personalidad del propietario del vehículo". Según la encuesta, elegancia, estabilidad y positividad han sido las características del color más deseadas por las personas que respondieron a la encuesta. Esta analiza los



	China	Alemania	México	EE.UU
El color es importante a la hora de comprar un vehículo	99 %	83 %	90%	79 %
El cliente decide el color	93 %	63 %		82 %
La familia decide el color	7 %	37 %		18 %
Colores preferidos	Blanco (29%) Negro (26 %)	Negro (32%) Azul (16%)	Rojo (22 %)	Negro, Azul
Cambia de marca si no tiene su color elegido	64 %		40 %	

colores que los consumidores desean para sus vehículos a fin de entender las posibles tendencias futuras en las gamas cromáticas de los fabricantes, dado que indica las preferencias individuales en los distintos mercados analizados. Matices como los acabados, efectos de la pintura, también se analizan. Así, por ejemplo, los acabados en brillo intenso gustan en todos los mercados excepto en el chino, donde

el 52 por ciento prefiere los acabados mate. Los efectos lisos fueron la opción preferida en EE.UU y China, mientras que en Alemania se prefieren los acabados perlados por encima del resto y, en México, se decantan más por los metalizados gruesos. La encuesta destaca igualmente que el desarrollo de colores exclusivos y más atrevidos cada vez son más populares en las mentes de los consumidores, de igual manera

que los colores rojos y azules están en franco aumento en el interés de los compradores de coches. Resultados que avanzan que en los próximos tiempos veamos más colores con efectos brillantes circulando por las carreteras. Axalta lleva 68 años publicando anualmente su informe, el cual se ha convertido en el barómetro de la industria de automoción en cuanto a los colores de los coches se refiere.

guir tienen en el color azul y sus distintos tonos el cromatismo ideal para su coche. A más claro sea, mayor serenidad y complacencia mostrará, cuanto más oscuro mayor búsqueda de la elegancia y capacidad de representación tendrá. El azul es el color de la tranquilidad, de la seguridad, de quienes saben disfrutar de los placeres que ofrece una vida sencilla en la que se sabe disfrutar de lo que se tiene. No buscan reconocimiento ni tampoco quieren destacar. Aman su trabajo y disfrutan haciéndolo, y así lo expresan.

BLANCO

Otro de los colores más habituales en el parque automovilístico español es sin duda el blanco. Para muchos es uno de los colores más seguros que hay, puesto que su

clara y limpia tonalidad cromática favorece la visualización del coche bajo todo tipo de condiciones climatológicas, incluso a en momentos complicados como durante la salida y la puesta del sol. Sin embargo, la consideración que se percibe de quienes optan por él es que se trata por lo general de conductores indecisos y muy cautos a la hora de tomar decisiones. Es también el color de las personas creativas, de las que pasan la vida imaginando y creando a partir de un lienzo en blanco. Profesionales capaces de ordenar y sacar adelante proyectos a partir de una simple idea; de poner en marcha equipos y desarrollar conceptos.

Un color por el que optan quienes se pasan la vida comprobando los pasos que dan antes de seguir adelante, lo que no impiden que denote también a personas que

manifiestan igualmente alegría por vivir, simpatía, franqueza y honradez; profesionales sin dobleces. Es un color puro, aunque algo anodino. No será el elegido por profesionales dotados de una personalidad arrolladora, exigente o excesivamente metódica, pero sí por aquellos que son realmente trabajadores inteligentes y entregados a la realización de sus labores, a las que procuran dedicar el tiempo necesario para que estas sean lo más productivas posibles. Trabajadores capaces de improvisar y buscar soluciones sobre la marcha que permitan sacar la labor adelante, pase lo que pase.

VERDE

Es el color que expresa seguridad y confianza en uno mismo. El elegido por



EL COLOR DEL COCHE

COMO LAS MODAS, CAMBIAN CON EL TIEMPO  
LOS COLORES PREFERIDOS

Según distintos estudios, el color blanco es el preferido de los compradores de coches desde 2011. Nada menos que el 38 por ciento de los modelos vendidos en el mundo fueron de color blanco. Le siguen el negro con un 19 por ciento y el gris (13 por ciento) y el plata (10 por ciento). A bastante distancia y con porcentajes claramente menores están los rojos, marrón/beis, amarillo/dorado y verde.

Y conste que hablamos de colores sin entrar en tonalidades especiales, pues el blanco que se elige en zonas del mundo como Asia es muy diferente al que se pide en Europa. Ellos lo prefieren en tono perlado/nacarado, mientras que en el viejo continente gusta más uno más puro y brillante. Aunque eso sí, el color preferido por los Europeos es sin duda el gris metalizado.

En todo caso, la mayor refracción de la luz que produce el blanco es sin duda el argumento favorito

de quien lo elige, pues por ello es considerado el color más seguro y el que mejor visualización tiene en situaciones climatológicas adversas. Ya saber, aquello de ver y ser vistos. Aunque para muchos otros es el coche de los más reticentes a las labores de mantenimiento, pues es el color que mejor ayuda a disimular la suciedad del coche. Otro estudio, esta vez elaborado por la operadora de Renting Arval en 2014, indicaba que el color de un automóvil permitía conocer distintos aspectos relacionados con la personalidad de sus propietarios, su estilo de vida, etc. Así, por ejemplo, los coches blancos son los elegidos por profesionales de unos 38 años de edad que tienen muchas posibilidades de ocupar un alto cargo como directivo de la empresa, mientras que los coches negros eran los preferidos por profesionales de unos 41 años de edad media que se ven a sí mismo como personas inteligentes,



creativas y que siempre están abiertas a disfrutar de nuevas experiencias. En cuanto a los coches azules, eran los favoritos de profesionales de unos 45 años de edad cuyas características principales son las habituales en personas empáticas y objetivas, que saben escuchar y prestar atención. Finalmente, los que prefieren los coches verdes tienen un perfil más introvertido y materialista y su edad media rondaba los 48 años. En cuanto a uno de los colores más habituales en nuestro mercado, el gris y el plata, era según el informe el

que habitualmente elegían los profesionales más felices y estables emocionalmente, los que manifestaban una baja propensión a la ansiedad y se mostraban emocionalmente más estables y relajados. Profesionales con una media de edad de unos 45 años. Finalmente, el siempre polémico color rojo, que en el informe de ARVAL denotaba a los profesionales más introvertidos y a los que manifestaban unas tendencias más impulsivas y los que elegían los colores beige o marrón, eran los trabajadores más jóvenes y tímidos.

trabajadores de éxito, fiables, esperanzados y con ganas de disfrutar y vivir la vida. Un color que cuanto más oscuro más se asocia a la elegancia y cuanto más claro mas muestra una personalidad que no quiere llamar la atención y que apuesta por la discreción y tratar de pasar inadvertido. Por él optarán profesionales alegres y joviales a los que los asuntos relacionados con el trabajo les van realmente bien. Profesionales que se encuentran a gusto

con su posición y su experiencia laboral, sin que ello signifique que sean conformistas, pues muestran esperanza y ganas de afrontar el futuro. Son profesionales en los que se puede confiar a la hora de buscar el éxito en los logros que les son encomendados. Agradables en el trato, abiertos y extrovertidos cuanto más clara sea la tonalidad elegida, serios y más preocupados de su imagen cuanto más oscura sea esta.

AMARILLOS Y DORADOS

Si un color se asocia al éxito y la abundancia es sin duda el amarillo, el color del oro. Sin embargo, no es el color de los profesionales entregados a su trabajo, sino el de los que se han encontrado el éxito y la abundancia bien por casualidad, bien por que les ha venido dado por las situaciones en las que se han encontrado. Es el color de los profesionales acostumbrados a los "pelotazos", aquellos que su éxito profe-

ESTUDIO ARVAL  
EL RENTING PREFIERE PINTURA SÓLIDA A METALIZADA

En 2014, el Observatorio del Vehículo de Empresa de ARVAL dedicaba parte de su estudio anual a mostrar las preferencias de los clientes del renting con respecto al tipo de pintura utilizada en los vehículos de flotas de empresa. Así, la pintura sólida era la preferida de los usuarios en el 62 por ciento de las ocasiones, frente al

38 por ciento que apostaba por disponer de pinturas metalizadas en sus coches. Eso sí, por lo general los vehículos que utilizaban la primera solían ser modelos cuya presencia en el mercado era más antigua que los que utilizaban pinturas metalizadas. En el primero de los casos la media de antigüedad era de 7,6 años

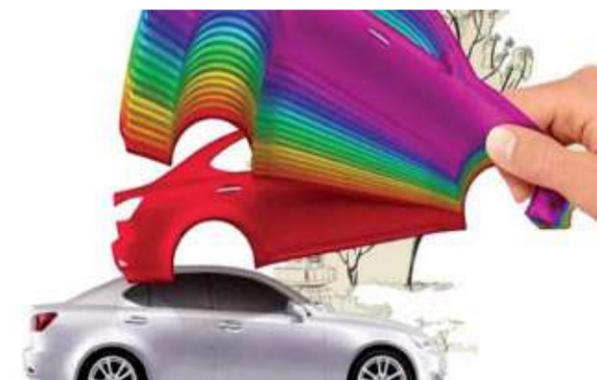
de edad, mientras que en el de las metalizadas su edad media apenas era de 6 años. De igual modo, la pintura sólida era mayoritaria entre los vehículos comerciales (86,7 por ciento), mientras que la pintura metalizada era más común entre los turismos y vehículos todo terreno. El 61,4 por ciento de estos apostaba por disponer

en su coche de acabados metalizados frente al 38,6 por ciento que optaba por los acabados en pintura sólida. Cifras realmente normales, si pensamos que es lógico que los vehículos comerciales apuesten por la funcionalidad antes que por lo estético cosa que sucede exactamente a la inversa entre los turismos y los vehículos todo terreno.

¿HAY COLORES MÁS PELIGROSOS QUE OTROS?

Esta es otra de las preguntas típicas que nos hacemos sobre los colores del automóvil y, según algunos estudios realizados al efecto, parece ser que en cierto modo sí podemos hablar de que determinados colores de acabado de los coches son más peligrosos que otros. Así, por ejemplo, un estudio de la Universidad de Auckland (EE.UU) recogido en su día por la aseguradora Mapfre, afirma que "los coches marrones, negros y verdes sufren más accidentes que los grises, rojos y amarillos". Ese mismo estudio indica que los coches

acabados en gris para "tienen un 50 por ciento menos de probabilidades de sufrir un accidente que los vehículos acabados en blanco, rojo o azul". En líneas generales, y como indica un estudio del Centro de Investigación de Accidentes de la Universidad de Monash, "los vehículos más oscuros —en especial los de color negro— presentan un mayor riesgo de sufrir un siniestro". Sin embargo, otros estudios, como los efectuados en su día por el Comisariado Europeo del Automóvil (CEA) apuntan a que la verdadera causa



de esta situación se debe a la visibilidad que cada color presenta según las distintas condiciones climatológicas. Así, determinados colores

que se perciben bien de día, de noche o con climatología adversas ofrecen mayor riesgo dado que son más difíciles de percibir.

sional se basa en los llamados "golpes de fortuna". Apostar por ellos supone afrontar situaciones de riesgo que pueden llegar a comprometer a la empresa o a las carreras de cuantos les rodean. Que además estos colores se asocien mayoritariamente a versiones extremas, radicales y deportivas de todo tipo de automóviles indican sin dudas que son capaces de salir corriendo y abandonar todo tipo de proyectos en cuanto bien les surja una nueva oportunidad más beneficiosa, bien detecten algún tipo de perjuicio que su continuidad en el mismo les pueda llegar a crear.

También son profesionales que les gusta mostrar su éxito. Que alardean de sus triunfos y que no comparten el éxito con quienes les acompañan, sino que incluso se autoatribuyen logros colectivos para hacer ostentación de su "gran capacidad" la cual muestran con los potentes motores que sus coche ocultan bajo el capó. Sin duda les gusta llamar la atención allí por donde pasan, de ahí el lujo y la ostentación que muestran los vehículos que eligen para su transporte personal.

MARRONES Y BEIGE

Elegancia, clase y distinción. El color de quienes están acostumbrados al éxito y la abundancia, logrado a base de esfuerzo y trabajo. Les gusta disfrutar de la vida, de los buenos placeres, pero sin necesidad de hacer ostentación de ello. Son personas de gran confianza en sí mismas. Conscientes de su valía y de la importancia de su aportación a la empresa, pero que no necesitan autoafirmarse frente a los demás. Son conscientes de lo que son, de sus conocimientos y del valor que aportan al negocio. Están tranquilos y confiados y saben que tanto en su actual posición como en cualquier otra pueden salir adelante por sí



mismos, incluso pese a la pérdida de algún negocio o frente a algún revés de tipo laboral que pudiera surgirle en el camino.

Es el color que eligen personalidades decididas, con ideas firmes y claras, que se fijan unos objetivos para alcanzarlos. Son trabajadores constantes, efectivos y que suelen alcanzar los logros y objetivos fijados. Trabajadores que aportan, pero que también exigen la necesaria contraprestación por el esfuerzo realizado. Tienen las ideas claras y no aceptan menos de lo que esperan recibir. No soportan el engaño. Su autoconfianza les permite abandonar cualquier proyecto en el que no se sienten bien considerados, donde no se les permite participar como ellos consideran que deben hacerlo o donde sus aportaciones no son tenidas en cuenta. Saben de su valía y por ello buscarán otra empresa donde encontrar la confianza y la consideración que saben que merecen.

Y en todo caso, lo que hay que tener en cuenta tras este rápido análisis es que, ante todo, estos comentarios no son una ciencia exacta, pues claramente puede haber per-

files que no se adaptan a los comentarios realizados. Y eso puede suceder de manera muy especial en el mundo del renting, donde la gran mayoría de los trabajadores que conducen los coches de empresa no escogen ni eligen el color en función de sus gustos, sino que directamente cogen el vehículo que la empresa les proporciona. Vehículo que, también en muchas ocasiones, su color ni tan siquiera ha sido escogido por los directivos encargados de seleccionar los vehículos, sino por la propia operadora de renting para agilizar la entrega de los mismos, o simplemente se ha tratado de aprovechar una oferta especial sobre determinado número de unidades.

Y esto conviene tenerlo también muy presente, puesto que el precio tanto del vehículo como su renting pueden verse afectados por el color que elijas, ya que no es lo mismo vender un coche de color plata que uno verde y con pintas. El primero tendrá una rápida salida comercial, mientras que el último puede convertirse en un auténtico "marrón" para tu flota. En todo caso, recuerda: "Para gustos, los colores".



NO HAY EXCUSAS

# Flotas: la hora del ahorro, sí o sí

Con los precios de los combustibles disparados como nunca antes, los gestores tienen que hacer esfuerzos increíbles para conseguir rentabilizar la actividad de las flotas. Para estas, el combustible es la gran partida de gasto, y ya hay flotas para las cuales las cuentas comienzan a ser inasumibles.

Los precios de los combustibles están en sus máximos históricos. Jamás habían estado tan elevados y probablemente sigan así durante bastante tiempo. La crisis energética que el Gobierno no ha sabido controlar en primera instancia se ha visto rematada por la invasión de Ucrania, lo que está elevando los costos de la energía a niveles nunca antes vistos.

Gasolina, diesel, gas, ... eléctrico, da igual la tecnología por la que haya apostado la flota. El resultado es el mismo: facturas inasumibles que están provocando que la mayoría de servicios que realizan las unidades de la flota estén hundiendo las cuentas de la flota. El presupuesto no da para más y pocas soluciones quedan, aunque algunas todavía se pueden y se deben tomar.

UN CONDUCTOR QUE PRACTIQUE UNA CONDUCCIÓN EFICIENTE PUEDE LLEGAR A ALCANZAR ENTRE UN 20 Y UN 30 POR CIENTO DE AHORRO EN EL COMBUSTIBLE/ENERGÍA QUE CONSUME DURANTE SU JORNADA LABORAL

Y sin duda, la más importante de todas ellas es concienciar a los conductores de que se tomen muy en serio su actividad al volante, no sólo para cumplir con los horarios y entregas que se les marcan, también para tratar de con-

seguir los mayores ahorros posibles en cuanto a consumos se refiere, porque ahí es donde verdaderamente las flotas y sus gestores pueden llegar a alcanzar importantes cifras de ahorro en el gasto.

Se calcula que un conductor que practique una conducción eficiente puede llegar a alcanzar entre un 20 y un 30 por ciento de ahorro en el combustible/energía que consume durante su jornada laboral, realizando los mismos servicios. Practicar una conducción eficiente sale además mucho más rentable de lo que parece, pues no sólo ahorra combustible, también provoca menos gasto en mantenimiento y conservación de la flota, menores tiempos de permanencia en taller de las distintas unidades de la misma y todo eso

## ELÉCTRICOS TAMBIÉN PUEDEN AHORRAR MÁS

Si la subida de los precios de combustible es tremenda, la del precio de la energía eléctrica no se queda atrás. Y aunque la electricidad para los vehículos aún podemos considerarla económica frente al costo de los combustibles, eso no quita para que pongamos en práctica las medidas que te ofrecemos en estos consejos. Los ahorros de energía y, con ellos, los incrementos de autonomía que puedes lograr en tus vehículos eléctricos sin duda te impresionarán. Y además incrementarás también tu seguridad

- ▶ Planifica la ruta a realizar previendo la posibilidad de tener que recargar durante la misma. Los modernos eléctricos recargan hasta el 80 por ciento de la capacidad de su batería en apenas media hora, una cantidad suficiente que te permitirá ampliar su rango de uso mientras paras en una visita o a comer.
- ▶ Vigila el estado de los neumáticos, circular con bajas presiones o con ellos en mal estado además de un importante peligro incrementa notablemente el consumo de energía del coche y, consecuentemente, reduce la autonomía del coche.
- ▶ Comprueba la carga de la batería. Recuerda siempre dejar cargando el coche durante la noche y procura recargar siempre que tengas ocasión. Además de resultar más económico es lo más práctico para un uso eficiente

del coche, ... y para el propio mantenimiento de las baterías

- ▶ En lo posible, utiliza el modo Eco. Los fabricantes no lo incluyen porque sí. Funcionan y permiten ahorrar energía que puedes aprovechar para circular más tiempo. Cualquier modo Eco permite ahorrar más energía de la que tú, con tu experiencia al volante, seas capaz de generar
- ▶ Evita aceleraciones fuertes y prolongadas. Las baterías se descargan más rápidamente y provocan una importante reducción de la autonomía. Hacerlo además de una mayor seguridad no evitará que puedas cumplir con tus rutas y horarios. La mejor forma es no tratar de recuperar en la carretera el tiempo que pierdes en otras actividades.
- ▶ Conduce con suavidad. Anticipa tus acciones y lograrás estirar la autonomía de tu coche al máximo hasta igualar la que el fabricante indica para el vehículo. Además de una mayor seguridad disfrutarás de una "nueva" forma de disfrutar al volante, tan entretenida y gratificante como la mal

entendida conducción deportiva.

- ▶ Mantén una mayor distancia de seguridad respecto de los coches que te preceden. Te permitirá reaccionar anticipadamente ante cualquier imprevisto y mantener tu conducción eficiente
- ▶ Alcanza tu velocidad de marcha lo antes posible y procura mantenerla pisando el acelerador y el freno lo menos posible practicando una conducción eficiente y aprovechando las inercias del coche para ello.
- ▶ Cuidado con las estimaciones. Como su propio nombre indica son estimaciones y dependen mucho de las condiciones en las que circulas. Cualquier alteración puede dejarte tirado en la carretera y, puestos a perder media hora, mejor hacerlo con el coche enchufado a una toma de corriente mientras tomas un café o realizas una visita ¿no?
- ▶ Cuidado con el climatizador y el aire acondicionado. Aunque

muchos eléctricos utilizan baterías independientes para la climatización del coche, las baterías de impulso también pueden verse afectadas y mermar la capacidad de autonomía del coche por un uso excesivo del mismo, especialmente cuando el coche está en parado. Lo mismo sucede con otros sistemas del coche, como el de infoentretenimiento a bordo, las luces interiores, la carga del móvil, etc.

- ▶ Hazte ver y oír. Los coches eléctricos no producen apenas ruido mientras andan, especialmente cuando circulas en ciudad a baja velocidad. Por eso es importante que, además de incrementar tu atención al conducir, evites posibles situaciones de riesgo con peatones. Los eléctricos más modernos incluyen un sistema que produce un sonido artificial cuando circulan a menos de 30 km/h para evitar precisamente estas situaciones, por lo que no es aconsejable desconectarlo.



redunda en una mayor actividad de todas ellas, lo que facilita la realización de mayor número de servicios.

Además, una conducción eficiente siempre será mucho más segura y provocará muchos menos accidentes e incidentes, lo que también favorece todo lo anteriormente dicho. Y, aunque muchos conductores no lo piensen así o no se lo crean, una conducción eficiente contribuye a rebajar su nivel de estrés, a facilitar la asunción de posturas de conducción más cómodas y seguras y, con ello, a mejorar su estado de salud

y a reducir el cansancio acumulado durante su jornada laboral.

Los beneficios de conducir eficientemente se suman además a las nuevas tecnologías que se han venido incorporando en los vehículos que las flotas han ido introduciendo en sus escuadras durante los últimos años. Tecnologías como la función start & stop, los asistentes y sistemas de ayudas a la conducción, los sistemas mecánicos que facilitan la conducción "a vela" mediante la desconexión de cilindros, etc, funcionan y son mucho más fáciles de

hacer que funcionen correctamente para lograr los objetivos deseados si practicamos una conducción eficiente, lo que permite generar aún mayores ahorros a los inicialmente esperados. Y si hablamos de coste de los consumos de la flota estamos hablando de cifras con bastantes ceros a finales de mes. Cifras que para conseguirlas hay que trabajarlas conductor a conductor y unidad a unidad.

Desde Flotas & Empresas no es la primera vez que venimos hablando de este tema. Hemos dedicado muchas



páginas a hablar de la necesaria formación que hay que darles a los conductores para realizar su labor, de la existencia de escuelas de conducción especializadas donde poder aprender todas estas técnicas, de la obligada enseñanza que hay que proporcionarles cuando integras una nueva tecnología en los coches de la flota para que verdaderamente puedan obtener el máximo rendimiento de ella y disfrutar al tiempo de una conducción más segura y placentera.

Bien, es la hora de demostrar que todos esos caminos y labores realizadas tienen de verdad un auténtico reflejo en los resultados de la flota. Por eso, tal y como hemos hecho en otras ocasiones, adjunto a estas líneas te ofrecemos una serie de consejos que, ahora más que nunca, como gestor de la flota debes no sólo pedir, sino EXIGIR a

tus conductores que realicen a diario durante la prestación de sus servicios. Porque el ahorro a lograr va a significar el poder mantener el puesto de trabajo de muchos de ellos cuando las aguas vuelvan a su cauce y los precios de los combustibles y fuentes de energía vuelvan de nuevo a situarse en niveles razonables, que si bien probablemente no serán iguales que los anteriores si serán mucho más reducidos que los actuales.

Por todo ello, en estas páginas hemos reunido nuevamente una serie de consejos útiles que sin duda podrán servir para recordar a tus conductores todo lo que pueden hacer y poner de su parte para reducir el consumo de sus vehículos y poder, de esa manera, contribuir a que la flota y, por tanto, la empresa, supere esta situación de crisis que a todos se nos ha planteado.

Decía Josep Borrell, el Alto representante de la Unión Europea para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad que una de las formas de luchar para que esta guerra acabe es que los europeos reduzcamos nuestra dependencia energética de un país suministrador de energía como es Rusia. Ponía de ejemplo el consumo de gas en los hogares reduciendo el uso de la calefacción o, cuando menos, bajar unos grados la temperatura de nuestros hogares. Pues bien, hagámosle caso y traslademos ese ejemplo a nuestros vehículos y a nuestra forma de conducir. Levantemos el pie un poco del acelerador, reduzcamos la velocidad de circulación y aprovechemos cada gota de combustible o soplo de gas como si fuera el último.

Y un último ejemplo. Cuando se ha reducido la velocidad de circulación por vías de alta capacidad, se ha aumentado la viabilidad del flujo del tráfico que por ellas circulan, logrando reducir los tiempos que se emplean en los recorridos a realizar y facilitando menores consumos y emisiones de CO2 a la atmósfera. No son inventos, sino hechos constatados.

Lo dicho, si quieres ahorrar, pon a tus conductores a trabajar eficientemente.

ES NECESARIO UNA FORMACIÓN QUE HAY QUE DARLES A LOS CONDUCTORES PARA REALIZAR SU LABOR A TRAVÉS DE ESCUELAS DE CONDUCCIÓN ESPECIALIZADAS DONDE PODER APRENDER TÉCNICAS DE AHORRO



PRACTICA UNA CONDUCCIÓN EFICIENTE

## Consejos para ahorrar

No hay que tirar la toalla porque los precios de los carburantes o de la energía estén disparados. En la mano de los conductores de la flota están una serie de sencillos hábitos con los que se puede ahorrar... y mucho. Solo es cuestión de ponerlos en práctica en nuestras rutinas diarias. Tenlos en cuenta.

Con los precios de los combustibles cada vez más cercanos a la frontera de los 2 euros/litro, llenar los depósitos supone ya casi duplicar el precio de lo que nos costaba hace apenas año y medio hacerlo. Transportistas y conductores ya lo notan y por eso es necesario aplicar algunos consejos de importancia para poder ahorrar todo lo posible. Estos son los nuestros.

### BUSCA EL COMBUSTIBLE AL MEJOR PRECIO.-

No todas las gasolineras cobran el litro de combustible al mismo precio. Te sorprendería saber las grandes diferencias que hay entre unas y otras, sin necesidad de salir de tu localidad o del radio de acción de la ruta que vas a realizar durante tu jornada. Como gestor de la flota puedes incorporar la estación de servicio con el combustible a mejor precio para que tus conductores lo conozcan y llenen sus depósitos al pasar cerca de

EN LA RED PUEDES ENCONTRAR DISTINTOS PORTALES DONDE LA INFORMACIÓN SOBRE EL PRECIO DE LOS CARBURANTES ESTÁ PERMANENTEMENTE ACTUALIZADA

ellas. No sólo ahorrarás dinero, también les proporcionarás un breve descanso en su labor y que puedan estirar las piernas, lo que redundará en su salud.

Hacerlo es fácil. En la red puedes encontrar distintos portales donde esa información está permanentemente actualizada y es rápida de conseguir, apenas unos segundos. El Ministerio para la Transformación Ecológica y Reto De-

mográfico ofrece en su web <https://geoportalgasolineras.es/#/Inicio> toda la información de forma visual sobre un mapa de localización de las estaciones de servicio y los precios de los distintos combustibles. Y en la web [www.dieselogsolina.com](http://www.dieselogsolina.com) puedes encontrar diariamente los precios medios máximos y mínimos de los distintos combustibles. Ambas son herramientas muy útiles para controlar el gasto.

### EVITA USAR LOS COMBUSTIBLES MÁS CAROS.-

Efectivamente, son mejores, proporcionan un mayor rendimiento y cuidan mejor los motores, pero también son sensiblemente más caros. Salvo que tu coche sólo pueda utilizar combustibles de 98 octanos, utilizar durante al menos unos meses la gasolina de 95 puede permitirte ahorrar una importante cantidad de dinero adicional. Y si bien no es aconsejable hacerlo siempre,



sí que puedes ir alternando uno y otro tipo de combustible o llenar dos del barato por cada un repostaje que efectúes del caro.

Lo mismo sucede con los denominados diesel premium o con las denominadas gasolineras "baratas". Estamos en tiempos de ahorro y no es momento de hacer dispendios. Utilizarlas no es malo y permite ayudarnos a cuadrar las cuentas.

### NO REPOSTES EN AUTOPISTAS O VÍAS DE ALTA CAPACIDAD.-

Por lo general suelen ser las que venden el combustible a mayor precio. Un buen truco es analizar el número de camiones que llenan allí sus tanques de combustible. Si ves muchos camiones es porque allí el combustible es mucho más barato. Las diferencias de precio pueden llegar a sorprenderte.

### PIDE SIEMPRE FACTURA, NO SÓLO EL TICKET.-

Por lo general, los conductores de flota trabajan siempre con tarjetas de combustible asociadas a sus vehículos, lo cual no quita para que en ocasiones acudan a estaciones de servicio ajenas a las redes concertadas donde las mismas no tienen validez. Pedir la factura del repostaje ayudará a que tu empresa pueda desgravarse tanto el IVA como el gasto del combustible, un ahorro más que en estos momentos de crisis sin duda ayuda. Y, si eres autónomo, ya estás tardando en darte de alta en los distintos servicios de tarjetas de combustible existentes, porque ellos te darán todos tus consumos agrupados en una misma factura a final de mes, lo que te ahorrará tiempo de gestión y te permitirá desgravar tanto el IVA como los gastos de combustible correspondientes a tu actividad laboral con el vehículo.

CADA 100 KG DE PESO O PASAJERO ADICIONAL PROVOCA QUE TU COCHE CONSUMA APROXIMADAMENTE MEDIO LITRO MÁS DE COMBUSTIBLE. EVITA SOBRECARGAR EL COCHE, PORQUE A MAYOR PESO, MAYOR CONSUMO DE COMBUSTIBLE.

### UTILIZA TU COCHE PARA DESPLAZAMIENTOS NECESARIOS.-

Agrupar rutas, repartos en función de los destinos,... no es momento de usar el coche a lo loco simplemente para ir a por tabaco o acercarse a un sitio donde vas a perder más tiempo en encontrar una plaza de aparcamiento que si vas y vuelves en transporte público o andando. Elimina trayectos superfluos, comparte trayectos con otros conductores o empleados de la empresa en tu misma ruta al ir o volver del trabajo, cualquier ahorro suma.

### RACIONALIZA LA CARGA.-

Cada 100 kg de peso o pasajero adicional provoca que tu coche consuma aproximadamente medio litro más de combustible cada 100 km. Es un cálculo medio, pero funciona. Evita sobrecargar el coche, porque a mayor peso, mayor consumo de combustible, especialmente en las arrancadas del mismo, que es cuando más se exige al motor y cuando usamos las marchas más cortas, auténticos sumideros por los cuales se nos va el combustible del depósito. Analice que tipo de carga vas a desplazar, a donde, por qué tipo de rutas o carreteras. Y si tienes una flota, analiza

igualmente el tipo de vehículo y la tecnología que usa (diesel gasolina, eléctrico, gas) para optar por la más conveniente a la ruta y al peso de la carga.

### ELIMINA ELEMENTOS SUPERFLUOS DEL COCHE.-

En ocasiones circulamos con los vehículos semicargados con elementos y objetos que no necesitamos llevar. Maleteros y zonas de carga limpios y ordenados ahorran tiempos en los desplazamientos y facilitan mayores volúmenes de carga durante las rutas. Eliminando objetos que no precisas evitas desplazar peso innecesariamente, lo que favorece ahorros en el consumo. Lo mismo sucede si evitas desplazar un remolque o unas barras portaobjetos en el techo que no vas a utilizar en tu viaje.

Analiza igualmente la carga que vas a transportar. Llevar cargas en el techo del coche aumenta por cuestiones aerodinámicas el consumo hasta en un 40 por ciento. En ocasiones este es mucho menor tirando de un remolque o instalando un sistema de carga adecuado en la trasera del vehículo.

### VIGILA TUS NEUMÁTICOS.-

No les prestamos atención suficiente y es uno de los puntos que mayores ahorros de combustible pueden proporcionarnos. Circular con neumáticos fuera de presiones o en mal estado no sólo supone un grave riesgo para nuestra seguridad y la del resto de usuarios de la vía, también incrementa notablemente el consumo de combustible o de energía en nuestro coche. Además, también supone un importante gasto extra, pues la degradación del neumático se acelera y se acortan notablemente los plazos en los que tendremos que proceder a cambiarlos. Recuerda que por cada 0,5 bares menos de presión los consumos se incrementan un 2 por ciento en ciudad y hasta un 5 % en carretera, según el RACE. La sobrepresión también provoca un mal agarre de estos, lo que puede significar riesgos de accidentes.

### APAGA EL MOTOR CUANDO NO LO NECESITES.-

Muchos conductores mantienen el coche en marcha al ralentí cuando se bajan del coche o cuando están parados en un semáforo o en un atasco. Estos últimos problemas la técnica los ha solucionado con la incorporación de los modernos sistemas Stop & Start que se encargan de parar y arrancar el motor automáticamente cuando el coche está completamente parado. El sistema funciona correctamente y no daña, como muchos piensan, otros sistemas y mecanismos del coche, como pueden ser los inyectores o el motor de arranque,

por muy breve que sea la parada. Por otra parte, muchos conductores desconocen como hacerlo funcionar correctamente. Cada marca o modelo tiene su propio "libro" de instrucciones al respecto. Estudia como funciona en cada coche de tu flota y explicalo bien a tus conductores. Basta pisar el embrague o soltarlo para que el sistema pierda toda su eficacia y, con ello, los posibles ahorros a lograr se "desactiven" igualmente.

### CALIENTA EL COCHE MIENTRAS CIRCULAS.-

Y ya que hablamos de ralentí, recuerda que la mejor manera de "calentar" tanto el coche como el motor del mismo es circulando. Mantener el coche parado al ralentí dispara los consumos, especialmente con el motor en frío. De media, dispara el consumo entre 0,5 a 0,8 litros a la hora. Por el coche en circulación lo antes posible, evita acelerones (no calientan nada y pueden provocar graves averías mecánicas) y evita circular los primeros minutos a regímenes altos de velocidad. Circulando a velocidades adecuadas y constantes, el motor y, consecuentemente, el coche se calentaran antes y ahorrarás una buena cantidad de combustible.

### MANTENIMIENTO, LA CLAVE DEL AHORRO.-

Un coche siempre en buen estado es un coche que permite lograr importantes ahorros. Circular con los líquidos (aceite, agua, ...) en correctas condiciones provoca que el coche circule más fluido y que los distintos componentes mecánicos realicen menores esfuerzos para funcionar correctamente. Eso aporta significativos ahorros, muy pequeños, pero que a la larga también suman. Unas bujías en mal estado, unos filtros inoperantes o unas ruedas mal alineadas también hacen que los consumos se eleven y pierdas combustible innecesariamente



kilómetro a kilómetro. Además, un coche bien mantenido se avería mucho menos y provoca menor número de accidentes/incidentes, lo que evita a la flota pérdidas de rentabilidad por estancia en el taller y bajas de los conductores por lesiones.

### VENTANILLAS CERRADAS.-

Circular con las ventanillas abiertas provoca un exceso de combustible que puede variar en función de la apertura de las mismas y de la velocidad a la que circulemos. A mayor velocidad, mayor consumo de combustible. A 120 km/h por una autopista circular con las ventanillas abiertas puede provocar excesos superiores al 50 por ciento, según el modelo y el peso de la carga transportada. Muchos conductores dicen que prefieren circular con las ventanillas abiertas porque el uso de la climatización o ventilación del coche también elevan los consumos. Efectivamente así, es pero siempre lo hará en menor medida que llevar las ventanillas abiertas. Además, al llevarlas así, evitamos que el siste-

ma de climatización o aire acondicionado del vehículo funcione correctamente, lo que implica un consumo aún mayor.

### CLIMATIZACIÓN /AIRE ACONDICIONADO BIEN REGULADO.-

Muchos conductores creen que llevar el aire o la climatización a tope hace que el coche esté más frío antes o la temperatura del coche sea mejor. Craso error. El climatizador funciona como el termostato de casa, haciendo que el sistema únicamente esté activo cuando realmente precisa enfriar o calentar la temperatura del habitáculo. La función auto de estos sistemas no se ha inventado porque sí. Permiten detectar los momentos en los que los climatizadores deben actuar para mantener estable la temperatura interior.

De igual modo, poner la temperatura a 18 grados en el interior del coche en verano o por encima de 20-22 grados en invierno es tirar el dinero y nos convierte en firmes candidatos a capturar un resfriado, especialmente si salimos y entramos recurrentemente del interior del coche. Una temperatura estable permite ahorrar combustible. Y para enfriar un coche que ha permanecido largo tiempo al sol, emplea otros trucos, como abrir y cerrar las puertas del coche una docena de veces antes de ponerlo en marcha para extraer el calor del interior. Se enfriará más rápido y consumirá menos energía.

### PON EN PRÁCTICA LA CONDUCCIÓN EFICIENTE.-

Conduce relajado, evita acelerones y frenadas bruscas, anticipa tus movimientos y adecúa tu velocidad a las circunstancias de la vía para evitar en lo posible tener que parar por completo el coche y volver a ponerlo en marcha. Circula con inteligencia en el tráfico urbano para tener el menor número de paradas posible. Esto es muy fácil de





hacer si cumples con los límites de velocidad establecidos, lo que supone un doble ahorro, pues consumirás menos combustible y evitarás cualquier tipo de sanción o multa por exceso de velocidad.

**ANTICIPACIÓN, FACTOR CLAVE.-**

A la hora de efectuar una conducción eficiente, la anticipación es sin duda la llave que va a permitir lograr los ahorros. Evita circular distraído. Analiza los movimientos y flujos del tráfico y actúa en consecuencia. Hay navegadores que incluyen funciones predictivas en función del tráfico que saben que podemos encontrar en nuestro camino y nos aconsejan levantar el pie del acelerador al llegar a una curva, un cruce, rotonda o travesía, o bien nos indican adecuar la velocidad al límite establecido. Haz caso de las instrucciones, porque ahorrar combustible, pastillas y discos de freno y, muy especialmente evitarás sustos. Practicar una conducción predictiva te hará llegar antes a tus destinos, de manera menos estresante.

**MANTEN DISTANCIA CON LOS COCHES QUE TE PRECEDEN.-**

Si, no vas a "aprovechar" los rebufos ni te van a cortar el aire por delante, pero no circulas en un F1 ni tienes que ganar una carrera. Al hacerlo vas a disponer de una mayor visualización de cuanto sucede delante de ti y vas a poder tomar decisiones más rápidamente para cambiar de carril si es preciso, adecuar la velocidad a un semáforo que se cierra al fondo o un cruce que se acerca o percartarte de que el tráfico se encuentra detenido por delante y ahorrar así combustible mientras dejas que tu coche llegue al límite de su recorrido sin necesidad de acelerar y, en ocasiones, ni tan siquiera de frenar.

**VIGILA EL MODO DE CONDUCCIÓN EN EL QUE CIRCULAS.-**

Los coches más modernos cuentan con distintos modos de conducción en función del terreno que pisamos o de las condiciones a las que queremos conducir. Y aunque la mayoría de ellos tienden automáticamente a situarse

en las condiciones normales de conducción regulando por si solos las leyes del cambio para adaptarlas, en muchas ocasiones se nos olvida que las hemos forzado por nuestra cuenta para practicar una conducción deportiva o de otro estilo. En esta época de ahorro, mejor circular siempre en D. Abandona la S.

Recuerda que lo normal en un motor gasolina es circular a unas 2.000-2.200 rpm y que en los diesel puede bastarnos con hacerlo a entre 1.600-1.800 rpm. Prueba y descubrirás cuando tu coche circula normalmente de manera suelta y...ahorrando importantes cantidades de combustible sin necesidad de pisar a fondo el acelerador. Lo mejor, es mantener una velocidad lo más estable posible. Circulando 300 km por autopista a 120 km/h ahorraremos más combustible que si recorremos 150 km a 140 km/h y 150 km a 115 km/h y, además tardaremos igual o menos tiempo en llegar a nuestro destino. Conduce con suavidad, acelerando suave en los repechos y levantando el pie en los descensos para mantener estable tu velocidad.

**CONTROLA EL ORDENADOR DE ABORDO.-**

La práctica totalidad de los coches modernos incluyen en el ordenador de a bordo tanto información sobre los consumos puntuales como sobre la media que estamos obteniendo, y lo hacen tanto para el trayecto que en ese momento estamos realizando como para el total del consumo que llevamos acumulado desde que repostamos. Ponlo a cero cada vez que repostes y vigila. "Juega" a reducir las cifras de tu consumo y lograrás importantes ahorros.

También hay modelos que te indican mediante señales visuales en el cuadro, los momentos adecuados para cambiar de marcha o los excesos de consumo que puedes estar provocando. Seguir sus instrucciones te ayudará a entender mejor como funciona tu coche y a ahorrar importantes cantidades de combustible en tus desplazamientos.

Recuerda que según los expertos practicar estos consejos y algunos otros permiten alcanzar grandes ahorros de combustible. Estos variarán en función del tipo de conductor que seas y del estilo de conducción que habitualmente venías practicando. Si jamás te había preocupado el consumo o el precio de los combustibles, puedes lograr ahorros que lleguen incluso hasta el 40 por ciento de tus consumos habituales, mientras que si ya estabas concienciado y vuelves a poner en práctica estos consejos podrás volver a conseguir recortes de hasta el 20 por ciento de las cifras que venías alcanzando.



# Motor 16

## FLOTAS & EMPRESAS

### Todo lo que un emprendedor, un autónomo o un profesional debe saber del mundo del renting y las flotas

Si quieres recibir la revista envía un correo con tus datos a [motor16@motor16.com](mailto:motor16@motor16.com)



Formulario de suscripción con campos para Nombre, Apellidos, Dirección, Tel., mail, Empresa, and Cargo.

# Todo empleado sueña con un extra



## Golf Variant. Más espacio para tu negocio.

¿Quién no quiere un aumento? ¿Quién no quiere más espacio, más diseño y más prestigio para su trabajo? ¿Quién no quiere ser más referente que nunca? ¿Quién no quiere un Golf con extra de Golf?



Gama Golf Variant: consumo medio WLTP (l/100 km) de 4,5 a 5,8.  
Emisión de CO<sub>2</sub> WLTP (g/km) de 119 a 132.

**V4B**  
Volkswagen for Business

[volkswagen.es](http://volkswagen.es)