



FLOTAS & EMPRESAS

Motor 16 EXTRA

RENTING

**La herramienta
contra
la inflación**

- ▶ El 86 por ciento de las flotas europeas podrían ser electrificadas
- ▶ **Foro ALD de Movilidad Sostenible: para afrontar los retos del automóvil**
- ▶ Renfe lanza su plataforma de movilidad
- ▶ **Observatorio de Movilidad Arval 2022, la apuesta sigue siendo la electrificación**

Reestrena coche, una y otra vez...

**RE
DRIVE**
Smart Renting

Renueva tu coche siempre que quieras con **ReDrive**, el **smart renting de vehículos de ocasión** con ventajas nunca vistas para ti que **lo quieres todo**:

 Modelos de ocasión 100% revisados

 Disponibilidad Inmediata

 Cámbialo cuando quieras, sin gastos.

 A los 6 meses, renueva el renting, devuélvelo o cómpralo y te descontamos el 50% de las cuotas abonadas.

Escanea este código y descubre todas las ofertas de renting de seminuevos con **ReDrive**.



Infórmate ya en:
shop.aldcarmarket.com/es-es

 92
22 #ReadyToMoveYou

 **ALD**
Automotive



FLOTAS & EMPRESAS

SUMARIO

Motor 16

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

EDITOR-FUNDADOR:
Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com

DIRECTOR:
Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Redacción:
Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com
Fede Asensio - fasensio@motor16.com
Julián Garnacho - jgarnacho@motor16.com
Iván Mingo - imingo@motor16.com
Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño:
PGB

Colaboradores:
Alberto Mallo y Javier Rubio.

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

Publicidad:
Andrea Martinotti - amartinotti@grupomerca2.com
Teléfono: 910523923-616463013

Administración:
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,
Publicitarios y Suscripciones:
C/Río Tietar, 24-26. Polígono Industrial El Nogal. 28110
Algete. Madrid Teléfono: 91 685 79 90.
Correo electrónico: motor16@motor16.com
Es una publicación de:

grupo
merca2

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 FIPP.
Depósito Legal: M30.247.983

 Boyacá



© 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.

 **ARI**
ASOCIACIÓN
REVISTAS

¿La herramienta adecuada
contra la inflación?
Afectará la recesión al
mercado del renting **4**

Flotas Europeas
El 86 por ciento
de las unidades son potencialmente
electrificables **12**

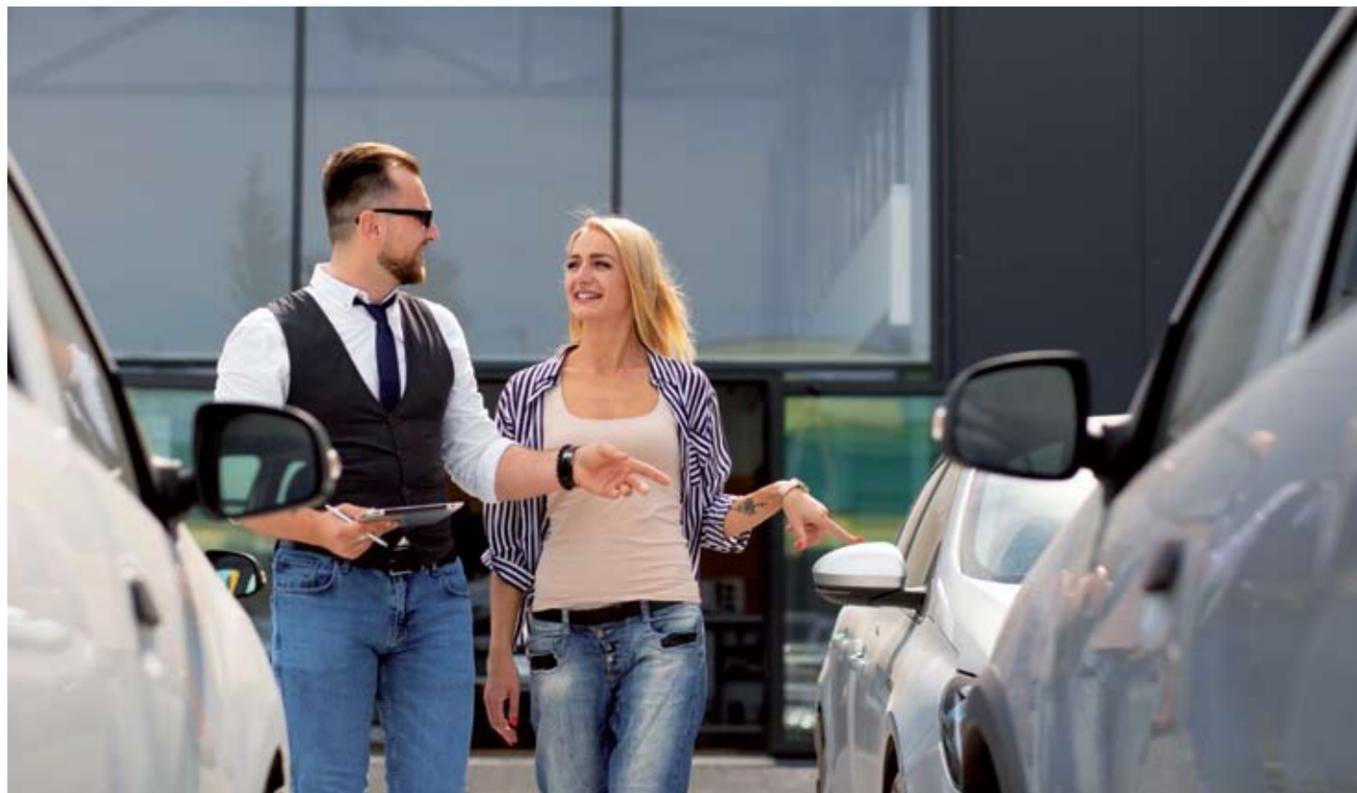
Foro MOVE de movilidad
sostenible ALD
Los retos del sector del automóvil
en el siglo XXI **18**

La primera plataforma de
movilidad que combina servicios
públicos y privados.
Renfe inicia
el lanzamiento de Dōcō, **24**

Observatorio de Movilidad
ARVAL 2022
Las flotas españolas seguirán
apostando por la electrificación **32**

Enterprise Innovative Mobility
Summit
Impulsar la movilidad
compartida y sostenible **38**

Preocupante avanzada edad del
parque español
La falta de renovación y
mantenimiento incrementan la
inseguridad **46**



¿LA HERRAMIENTA ADECUADA CONTRA LA INFLACIÓN?

Afectará la recesión al mercado del renting

Inflación, falta de suministros, aumento de precios, ... La CRISIS –en mayúsculas– parece estar servida. La actual dinámica económica está generando una fuerte probabilidad de recesión en las principales economías mundiales, entre las cuales las europeas son las que tienen mayor probabilidad de sufrirla.

Con los índices de inflación disparados (España supera desde hace meses el 10,5 %), los precios en constante ascenso desde hace meses, los costos de las distintas energías en sus máximos históricos de todos los tiempos y aparentemente –de momento– sin solución ninguna visible a corto plazo, los mercados comienzan a mostrar los primeros síntomas que anuncian una inminente recesión.

Los bienes de consumo y los servicios se están viendo forzados a trasladar a sus precios de venta las elevadas subidas que están experimentando tanto en las materias primas que precisan para su elaboración, como por la fuerte presión que los costos de distribución ejercen sobre ellos. Y, por primera vez desde hace mucho tiempo, tanto la reserva federal de los Estados Unidos como el Banco Central Europeo han iniciado un fuerte rallye alcista en la elevación de los tipos de interés

que, a tenor de las explicaciones de sus técnicos, no sólo se va a mantener en el mercado durante bastante tiempo sino que puede incluso incrementarse mientras no cambie el actual entorno socioeconómico.

Un entorno que, además, sufre las importantes consecuencias que la invasión rusa de Ucrania repercute sobre la economía mundial, cuyos efectos venimos soportando desde principios de año y que, visto el enquistamiento que el conflicto está teniendo, vamos a tener que aguantar durante muchos meses más... si es que antes de cualquier solución no “estalla” todo para nuestro pesar.

La situación está difícil. Muy difícil. Y, al margen de posibles estallidos sociales que pudieran producirse en distintos mercados por los elevados costos que la misma está teniendo en las economías familiares y personales de muchos millones de ciudadanos, la

pregunta que de inmediato surge en nuestro entorno del mundo de las flotas y las empresas es ¿cómo va a afectar esta situación al sector de las flotas?

En principio las flotas no son un sector aparentemente importante, pero tal y como se pudo comprobar durante la aún reciente huelga general del sector del transporte en España, la dependencia de la economía tanto nacional como internacional de ellas es sumamente importante.

Las flotas están realizando ingentes esfuerzos por cumplir con sus misiones, pero estas cada día le son más difíciles de llevar a cabo. El incremento vertiginoso de los costos de los carburantes, la fuerte subida de los precios de los vehículos, el aumento de la siniestralidad que se viene produciendo desde el final de la pandemia, y la progresiva y cada vez más preocupante falta de profesio-

nales que quieran trabajar al volante de los vehículos tanto por las duras condiciones de trabajo existentes como por la cada vez más escasa remuneración que reciben por ello en comparación con las fuertes subidas de los costos de la vida, impactan cada vez con mayor fuerza sobre el sector.

Cada día que pasa, las flotas son en realidad más víctimas de fuerzas económicas de mayor calado sobre las cuales no pueden tener ningún control. Sus administradores y gestores apenas cuentan ya con recursos para evitar las consecuencias que todos estos asuntos (y muchos otros más también relacionados) tienen sobre su actividad diaria. En su momento, contaban con algunos para poder hacer frente por separado a problemas determinados, pero difícilmente pueden ahora afrontar un escenario en el que todos los frentes permanecen abiertos y varían diariamente de manera negativa.

De entrada, lo peor que le puede pasar a una flota es quedarse sin disponibilidad de vehículos que poder ofrecer a su empresa para garantizar la movilidad. Y eso ya está pasando debido a la fuerte demora que se produce actualmente en las entregas de unidades que las corporaciones precisan. Demoras que de momento no tienen visos de solucionarse dadas las bajas capacidades de producción que los OEMs articulan debido a la escasez y falta de suministros de determinadas piezas y componentes vitales para sus modelos.

Todo ello provoca que el número de unidades disponibles de vehículos nuevos se haya reducido dramáticamente, lo que ha venido forzando a los fabricantes a optar por entregar la gran mayoría de las que tienen a los clientes que mayor beneficio les reportan: los particulares. Si tradicionalmente el 20 por ciento de la producción se destinaba a empresas de alquileres, compañías de renting y demás, ahora, con cifras mucho más reducidas, apenas el 7 u 8 por ciento de la producción se destina a mercados relacionados con el mundo de las flotas.

Esta situación no sólo provoca importantes demoras en las recepciones de nuevas unidades que poder integrar a la actividad, también eleva considerablemente los precios. Actualmente, los vehículos ya han incrementado su valor original por encima de un 7 por ciento y, probablemente, lo hagan aún más de aquí a finales de año. Un incremento al que igualmente hay que sumar el de la financiación necesaria para su adquisición, dado el creciente incremento que los tipos de interés de las operaciones financieras vienen experimentando y que, sin duda alguna, va a continuar en ascenso hasta finales de año y muy probablemente durante todo 2023.

La disponibilidad de vehículos es el desafío número uno al que se enfrentan todos los administradores y gestores de flota... y poco,

muy poco, pueden hacer para luchar contra ello. Por mucho que se intenten anticipar los pedidos o se mantenga una fuerte y buena relación con los OEMs, la realidad es la que es y poco se puede hacer.

Pero si este es un importante problema, también lo son otros que se generan a partir de él. La falta de disponibilidad de vehículos nuevos provoca el que se estén renegociando las condiciones de muchos contratos de renting. Muchas empresas del sector ofrecen estirar la duración de los mismos. Un acertado consejo, puesto que –en caso de no seguirlo– al cancelarse el contrato en su fecha inicial podemos llegar a ver sin vehículos suficientes en nuestra flota con los que mover las mercancías, servicios y/o trabajadores de nuestra empresa.

Pero claro, esta ampliación de contratos puede significar igualmente gastos que asumir. Porque a mayor duración de los mismos, mayor valor a reconocer en el uso de cada unidad, mayor volumen de gasto en seguro, combustible, labores de mantenimiento, reparaciones, etc, lo que sin duda va a distorsionar por completo la valoración de los vehículos en función de los costos que cada

ción parecida. Y los que la tienen, o están a punto de jubilarse, o ya lo hicieron hace algún tiempo. Esto nos lleva directamente a la importancia de contar en las empresas con profesionales veteranos y a reconsiderar seriamente la necesidad de contemplar mantener en determinados puestos o al menos cerca de estos a profesionales de acreditada competencia.

Sus conocimientos sobre los efectos que la inflación produce sobre la flota no sólo se limitaban a la elevación de los costes directos que sobre la misma tenían. También contemplaban los indirectos relacionados con ella. La forma en la que las flotas se ven afectadas por el incremento de precios de los productos y servicios básicos relacionados con su actividad. Sobre cómo repercuten en la marcha y evolución de los resultados de la flota de la empresa. La experiencia y conocimientos que entonces acumularon, hoy son oro para establecer una buena gestión de una inflación desbocada.

Como es lógico, la afectación de las flotas ante todas estas situaciones irá claramente en función de su volumen y actividad, así como estará seriamente vinculada al sector eco-



uno de ellos van a tener frente a los inicialmente previstos. Situación que además se traducirá indefectiblemente en una mayor carga de trabajo para los gestores.

Estos últimos, además, tendrán que afrontar una situación inédita hasta la fecha. Cierto es que han superado una pandemia y alguna crisis económica más o menos fuerte en estos últimos años. Pero también lo es que ahora, por primera vez en sus carreras laborales, tienen que hacer frente a una recesión económica en un entorno de alta inflación. Tenemos por delante las tasas más elevadas que de la misma se han producido desde hace más de 40 años.

Es potencialmente significativo, por tanto, que prácticamente ninguno de los actuales profesionales que operan en el sector cuenta con experiencia directa acumulada en materia de inflación para hacer frente a una situa-

nómico en el que se mueva su operatividad. Si bien muchas empresas que operan flotas pueden experimentar como disminuyen sus ingresos durante una recesión, la experiencia acumulada durante estos últimos años ha demostrado qué fuentes de financiación son las convenientes para reemplazar vehículos caducos por otros nuevos. Cuáles estarán siempre disponibles y cuales se complicarán.

En todo caso, la renovación de la flota siempre tenderá a producirse, pues en definitiva los vehículos no dejan de ser herramientas comerciales necesarias que las empresas precisan si o sí para realizar su actividad.

Sin embargo, no sucede lo mismo en el caso de los compradores minoristas, es decir, los que cuentan con flotas de menor volumen. En estos tiempos difíciles tenderán forzosamente bien a diferir o posponer sus compras o bien directamente acudirán al



AFECTARÁ LA RECESIÓN AL RENTING

FLOTAS DE TRANSPORTE. LA "ESTAFA" DEL GAS COMPROMETE EL FUTURO DE MUCHAS EMPRESAS

Les "prometieron" que iba a ser la solución de futuro para el transporte de larga distancia por carretera, al menos hasta la llegada de los motores de hidrógeno. También "les convencieron" de que se trataba de una fuente de energía sostenible, duradera y económica. Les "demostraron" que en unos pocos años amortizarían la fuerte inversión a realizar dado el muy reducido precio y consumo frente a los combustibles tradicionales. También les "aseguraron" que no iban a producirse problemas de suministro ni fuertes encarecimientos del precio, dado el importante volumen de yacimientos existentes en explotación y los que de cara al futuro se mantienen en reserva. Además, las buenas relaciones y acuerdos firmados con países suministradores como Argelia, y la magnífica posición de

España para el tratamiento de esta fuente de energía frente a otros operadores en Europa nos garantizaba "un futuro prometedor". Muchas empresas, en especial las dedicadas al mundo del transporte de larga distancia, apostaron por la tecnología del gas, ya fuera GLP o Gas comprimido, para sus nuevos camiones y furgonetas dado que, "al menos sobre el papel", era la "única disponible en la hoja de ruta existente para reducir el impacto ambiental" a la que el sector se podía agarrar en estos momentos para iniciar su transformación energética y aprovechar fuentes más sostenibles que el gasóleo o la gasolina. Bien, apenas unos pocos años después, cuando los camiones aún están limpios y relucientes y con todas las etiquetas originales aún

puestas y visibles, la situación ha cambiado por completo y las rosas se han vuelto puñales. La situación se está agravando de tal manera que tal y como ha declarado el presidente de Gasnam, Francisco López, "si no se producen acciones concretas de apoyo por parte de las administraciones se puede producir la quiebra inmediata de muchas compañías". Buena parte del sector del transporte está en crisis. La continua escalada de los precios del combustible y, en especial, de los precios de los distintos tipos de gas vehicular, "está llevando al límite la resistencia de muchos transportistas". Tanto autónomos como empresas. Hay empresas muy sólidas financieramente que en su momento apostaron decididamente por invertir en la transformación de sus flotas y sustituir los

modelos impulsados por los combustibles tradicionales por los que utilizan gas. Inversiones de muchos millones de euros que aún están pagando y que, en estos momentos, lastran su rendimiento económico por la elevada subida de precios que viene registrando el gas vehicular. Un problema que claramente puede ir a más. Y es que en caso de proseguir las restricciones impuestas por Rusia a sus exportaciones de gas a Europa y el freno también provocado en las de otros países como Argelia por el brusco viraje promarroquí en nuestras

relaciones internacionales sobre el Magreb en general y el Sahara en particular, podemos encontrarnos con una importante escasez de suministro durante este próximo invierno, lo que elevaría consecuentemente aún más los precios y vendría a darle la puntilla a muchas empresas en muchos sectores de nuestra economía. Muchos transportistas ya apuestan por volver de nuevo a sus combustibles tradicionales, pero esto no parece tan factible, puesto que la elevada inflación

existente tanto en la zona euro como en España en especial, ha disparado los tipos de interés a niveles muy superiores a los hasta ahora existentes. Además, los bancos y entidades financieras ya están recortando la concesión de nuevos créditos o, cuando menos ponen muchos más problemas para darlos. Y lo peor de todo. Como los cambios de vehículo son tan recientes, muchas de las empresas aún no han tenido el tiempo suficiente como para amortizar su inversión, eso sin contar con que, además, las fuertes alzas

de los precios del gas (que en algunos casos, como el del GNC, ha elevado su precio incluso por encima de los del gasóleo) va a impedir hacerlo durante bastante tiempo. Así las cosas, no es de extrañar que en el arranque de la nueva edición del Green Gas Mobility Summit, el presidente de Gasnam —la patronal del sector del gas— manifestara "la necesidad de que las administraciones adopten urgentemente medidas concretas de apoyo" dado el "grave riesgo al que se enfrenta

el sector". Desde Gasnam, y con el apoyo de hasta siete asociaciones del sector del transporte, se ha solicitado aumentar el actual descuento de 20 centimos por kg de gas hasta 1 euro para el transporte por carretera junto con la creación de un mecanismo específico y transitorio que garantice la competitividad a los combustibles de gas frente a los tradicionales. Recordando además que, sólo en agosto, el precio del gas natural estaba un 45 por ciento por encima del precio del gasóleo profesional.



NO SON POCAS LAS FLOTAS QUE ANTE LAS FUERTES DEMORAS EN LAS ENTREGAS DECIDEN CAMBIAR SU ELECCIÓN POR OTRA MÁS ACCESIBLE Y DISPONIBLE

Buena parte de esos efectos se están dejando ya notar en los canales de distribución, pues la influencia que toda esta situación genera en el mercado está provocando un importante incremento de las transacciones digitales que muchas casas de subastas están aprovechando para hacer "su agosto". Las ventas digitales en línea se están incrementando notablemente y abren la puerta a la entrada de nuevos operadores en el mercado, procedentes incluso de más allá de nuestras fronteras.

La electrificación también influye fuertemente en la situación. En plena transición a la descarbonización, los fabricantes de automóviles priorizan la producción de vehículos eléctricos destinando a ellos la mayor parte de chips electrónicos y semiconductores que llegan a sus cadenas de producción. El contexto del mercado y la situación de la economía favorece que esto sea así. Y si bien esto favorece a las flotas que tienen su actividad principal en recorridos urbanos, no resulta tan favorable para aquellas que operan

mayoritariamente fuera de las ciudades o en territorios menos poblados, donde la disponibilidad de puntos de carga es tremendamente deficitaria.

Y todo ello sin contar que las alegrías que los actuales incrementos en las ventas de vehículos eléctricos enchufables producen, se pueden tornar en lágrimas cuando a la vuelta de unos años comencemos a sufrir los problemas que el prolongado y fuerte desfase existente con respecto a la instalación de puntos de carga van a generar para los usuarios de estos vehículos. O las administraciones de verdad comienzan a tomarse en serio este problema y a favorecer de verdad su implantación o viviremos situaciones realmente complicadas en torno a los puntos de carga. Al tiempo.

Y en medio de todo este panorama surge el tema de la posible recesión económica que acecha a los mercados. Una recesión de signo muy diferente a la que vivimos hace poco más de una década, entre 2007 y 2009 y que tuvo su continuidad en la sufrida entre 2012 a 2015. Situaciones de las cuales la economía española no sólo se ha recuperado totalmente, sino que se vieron prolongadas por la crisis pandémica del Covid en 2020-2021.

Decimos que es una recesión de signo distinto porque la crisis inicial que originó todos los males de estos últimos quince años fue una crisis financiera a escala global lo que generó desequilibrios extremos en los mercados como nunca antes se habían vivido en la economía mundial. Y todo ello en un mo-

mento de máxima oferta en el mercado automotriz.

Hoy, la situación es muy diferente. La demanda esta fuertemente deprimida, los suministros para la producción escasean, pero el dinero fluye, razón por la cual los reguladores del mercado tratan de frenar la actividad económica subiendo los tipos de interés. Hay una muy fuerte demanda para unas capacidades de producción muy bajas que además se ven complicadas con un fuerte incremento en los precios tanto de las materias primas como de las fuentes de energía.

El resultado de todo ello es un escenario ciertamente complicado en el que muchos trabajadores no perciben salarios suficientes por su trabajo, lo que les desmotiva y les lleva incluso a desprestigiar las ofertas existentes en el mercado. Así, por ejemplo, la demanda de conductores para el sector del transporte está muy por encima del número de personas que está dispuesto a ocupar los asientos disponibles frente a los volantes. Consideran que son trabajos escasamente remunerados para labores que cuentan con una alta exigencia, que obligan a pasar mucho tiempo fuera de casa y que además tienen una muy difícil conciliación social y familiar.

En números anteriores de Flotas y Empresas ya veníamos hablando de la "tormenta perfecta" que se estaba organizando en torno al sector del automóvil. Pues bien. Esa tormenta ha llegado y está en pleno auge. Y va a durar un tiempo indeterminado, que vendrá igualmente marcado por la crítica situa-

ción en Ucrania y la escalada política en la contienda occidente-oriente. Por que la guerra física es sólo el reflejo de la fuerte guerra económica que desde hace un tiempo se juega ya entre los distintos bloques.

Aún así, no podemos desanimarnos. Porque en esta situación de incertidumbre y dificultades que se ha generado en los mercados, al menos en el sector del automóvil, hay un claro ganador. Y ese no es otro que el mercado del renting y de los servicios de pago por uso que están surgiendo en torno a la nueva movilidad. Los usuarios no tienen certezas sobre lo que va a terminar pasando. Y por otro lado los reguladores les están forzando a cambiar la tecnología de sus vehículos en un momento en el que además de una oferta aún escasa tampoco hay inputs suficientes como para decantarse por una en concreto. Hacerlo es, tal y como se está comprobando en las flotas que apostaron por el uso del gas (ver recuadro adjunto), una decisión que se puede volver en contra y poner patas arriba todo tu negocio.

Lo único que los usuarios tienen claro es que forzosamente tienen que seguir adelante, moverse y desplazarse para seguir viviendo. Por eso, encuentran en el alquiler, en el pago por uso, las mejores fórmulas para afrontar esa gran incertidumbre existente en todos los ámbitos. Y en ese sentido, nada mejor que las distintas fórmulas y productos de renting existentes en el mercado para hacer frente a todo este sinsentido en el que, una vez más, los políticos en general nos han metido.


HABLAMOS CON... JOSÉ MARTÍN CASTRO ACEBES

PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE RENTING DE VEHÍCULOS (AER)

“El renting no cura la inflación, pero sí protege a las empresas de sus efectos”

¿Puede el renting ayudarnos a minorar los efectos de la inflación en la flota? En plena tormenta económica, con la inflación en sus máximos de los últimos 30 años y los precios en constante aumento, hablamos con el presidente de la AER sobre la actual situación del mercado del renting y las facilidades que este producto ofrece para capear el temporal.

¿Cómo está repercutiendo la inflación y la coyuntura económica sobre los precios del renting en España?

Desde la asociación no hacemos un seguimiento de los precios que cada compañía establece para sus actividades. Cada una de ellas es, como no puede ser de otra manera, plenamente independiente a la hora de fijar sus tarifas y los servicios que en ellas integra. Esa es la base de la competencia y te puedo asegurar que la existente en el sector no solo es muy fuerte, también muy sana y beneficiosa para los clientes.

Lo que sí puedo indicar es que las inversiones que las operadoras hacen se han ido incrementando. La inversión en la renova-

ción y ampliación de la flota de vehículos en alquiler del sector crece y lo hace de manera sostenible y a muy buen ritmo. Pero esto no sólo significa que se incremente el volumen de la misma, también refleja que los vehículos son sensiblemente más caros y que las nuevas tecnologías también tienen un precio que hay que pagar.

¿Todo eso está bien, pero el precio de las cuotas ha experimentado una fuerte subida en los últimos tiempos? Es difícil encontrar coches por debajo de los 200 euros al mes.

Cierto, pero hay que considerar muchas cosas. Está la inflación, la subida de los tipos de interés, el aumento de los precios de los coches, el de los servicios asociados al alquiler, ... También hay que considerar que problemas de producción de las marcas han provocado que los descuentos que por volumen de compra las operadoras obtenían se han reducido e incluso eliminado. Y tampoco ahora es posible fabricar las series especiales Business que antaño comercializaban los operadores de renting para facilitar cuo-

tas más atractivas. Todo esto ha cambiado. El mercado ha cambiado. Los OEMs buscan ahora obtener la mayor rentabilidad posible por la venta de cada unidad que producen, y esa mayor rentabilidad la obtienen en la venta directa a clientes particulares, de ahí que prioricen sus entregas a través de ese canal de venta. Los volúmenes de producción que destinaban a los canales de los alquiladores y de empresas se han reducido muy considerablemente.

¿Los vehículos que se producen son los que buscan las empresas?

Para los operadores de renting es ahora más difícil conseguir modelos expresamente contruidos o fabricados al gusto de sus clientes, con equipamientos precisos y adecuados a sus intereses. Además también es mucho más complicado adecuar las fechas de entrega de las unidades a los calendarios de cada empresa, especialmente en este tipo de modelos.

¿Cómo tratan los operadores de renting de mantener el valor de las cuotas?

Por así decirlo, cada maestrillo tiene

su librito ¿no? Dicho todo esto, podemos confirmar que el modelo tradicional de operaciones de renting está tratando de mantener al máximo el valor de sus cuotas, algo que muchas compañías están consiguiendo gracias al incremento de valor que están obteniendo respecto de sus previsiones en las ventas como vehículos usados de las unidades que retiran de las flotas y de la eficaz gestión que se realiza en materia de proveedores. Estas acciones permiten mantener unos precios bastante estables en los distintos servicios que ofrecen junto con el alquiler del coche, lo que facilita que las cuotas del renting se mantengan igualmente con una razonable estabilidad.

Sin embargo, todo esto puede variar considerablemente. Si la coyuntura económica no se reconduce para que vuelva a su cauce, la situación puede volverse insostenible. La inflación es la que es, todos los precios están experimentando un fuerte incremento y ninguno de los operadores, se dedica a hacer magia, sino a hacer negocios. Al igual que sucede con el resto de los bienes de consumo y de los servicios, las nuevas operaciones de renting también se están viendo afectadas por los incrementos del precio, de los tipos de interés, etc.. En las operaciones de alquiler ya contratadas –por lo general a 36 o 48 meses, las más habituales del sector–, las operadoras de renting no están revisando las condiciones de los contratos a sus clientes. Sí puede variar el coste del seguro en función de las condiciones de siniestralidad de la flota establecidas en el contrato, pero salvo por ello, no es normal que se varíen las condiciones de un contrato firmado.

¿Puede el renting ser una solución contra la inflación y el incremento de los precios?

El renting no es una cura contra la inflación, pero sí que protege a las empresas de sus efectos. Es un excelente amortiguador, una muy buena herramienta, como lo ha sido siempre, que garantiza una estabilidad máxima y protege a quienes la utilizan para evitar sustos e imprevistos cuando se produce una escalada de costes como la que llevamos viviendo estos últimos meses. En ese sentido, los clientes de las operadoras de renting sí que se pueden sentir protegidos y a salvo mientras su contrato esté en vigor.

Al mantenerse en el tiempo el valor de la cuota mensual permite a los clientes esquivar incrementos de gastos no previstos en su presupuesto. Y al renovar la flota, una vez incluido en la previsión de gastos el nuevo valor de la misma, pues tampoco supone problema alguno. A las empresas lo que más daño les provoca son las desviaciones sobre el presupuesto. Con el renting las evitan.

¿Y qué pasa si son los operadores de renting los que se pillan los dedos?

Tenemos una situación del mercado del V.O. que es extremadamente positiva y eso

“LA SITUACIÓN ACTUAL ES COMPLICADA Y TAMBIÉN INÉDITA. NINGÚN DIRECTIVO EN ACTIVO HA VIVIDO SITUACIONES SEMEJANTES. AUN ASÍ EN EL SECTOR HAY MUCHO TALENTO PARA DAR SOLUCIONES”.

ayuda a equilibrar las cuentas del renting. Pero si la situación actual se cronifica, es lógico que habrá que pensar en gestionar las operaciones de otra manera diferente. Eso pasaría por volver a negociar con los proveedores, los talleres de mantenimiento y reparación, los suministradores de neumáticos, las compañías de seguros, etc, cuyos costes operativos efectivamente están experimentando fuertes incrementos.

Lógicamente, por su volumen de actividad, las operadoras de renting pueden conseguir costes menores a los que un particular o una flota de empresa en concreto puede lograr en el mercado. Ese margen y el valor de reventa de los vehículos usados que las empresas de renting consiguen en el mercado al finalizar el contrato son la base del negocio del renting.

Los operadores de renting tienen herramientas a su alcance, pero apretar aún más a los suministradores nunca es una buena acción. Con ello se provoca una mayor tensión en las cadenas de gasto que a la larga pagamos todos. Todos los operadores están continuamente volcados en mejorar este tipo de gestiones, buscando en lo posible contener, cuando no rebajar los crecimientos de los costos operativos. Pero en situaciones como la actual eso resulta especialmente difícil, cuando no imposible.

Está claro que, de persistir los crecimientos de la inflación y consecuentemente de estos costes las operadoras tendrán que buscar como variar el modelo de gestión que vienen realizando durante estos últimos años y buscar nuevas vías para mantener la viabilidad de los diferentes productos renting a precios acordes al mercado. Esto no será la primera vez que se hace, pues desde los ini-

EL RENTING ES UN EXCELENTE AMORTIGUADOR, UNA MUY BUENA HERRAMIENTA, QUE GARANTIZA UNA ESTABILIDAD MÁXIMA Y PROTEGE A QUIENES LA UTILIZAN PARA EVITAR SUSTOS E IMPREVISTOS EN LOS COSTES PRESUPUESTADOS.

cios de la década de los años 80 del pasado siglo cuando comenzó la actividad del renting en España hasta la fecha el sector ya ha pasado por situaciones semejantes para solventar crisis precedentes. En todo caso, el talento en la gestión es abundante en el sector y a buen seguro se encontrarán soluciones adecuadas. De situaciones parecidas han surgido nuevos productos que están dando grandes alegrías al sector (renting flexible, carpooling, etc.).

¿Cómo ves el mercado a corto plazo? ¿Se percibe alguna solución?

No parece que a nadie le vayan a subir el salario un 10 por ciento. Esto significa que el poder adquisitivo de todos los españoles va a caer, puede incluso que más de lo que lo está haciendo ahora. Y este sí que es un grave problema. Si la situación se cronifica y va a más. Si no se controla, si no controlamos la inflación, todos vamos a tener serios problemas. De momento aún estamos en una fase temprana del problema. Es de esperar que se modere, pero también hay que considerar la posibilidad de que no lo haga. Eso obliga a todas las empresas a estar preparadas y a buscar soluciones y alternativas que permitan proteger el negocio.

Ciertamente, hay un mayor riesgo de caída del mercado que antaño y estamos ante un cambio de paradigma del mismo que la mayoría de nuestros ejecutivos en activo no han conocido. La práctica totalidad de los ejecutivos y alta dirección actualmente situada en las empresas no se han tenido que enfrentar a escenarios en los que la inflación crecía por encima de los dos dígitos. Los últimos que lo hicieron o están ya retirados o a punto de hacerlo. Y ese también es un hándicap con el cual todos vamos a tener que luchar para revertir la situación.

En todo caso, de cara al futuro y de continuar la situación con la actual progresión, todo apunta a que vamos hacia un mercado de menor tamaño, de menores dimensiones de lo previsto. De los 1,6 millones de unidades que se calculaba pasaremos a 1,3 o 1,4 millones de unidades como mucho. Y esto no vendrá provocado únicamente por las dificultades económicas que han surgidas. Estas, antes o después, pasaran. La reducción del mercado vendrá definida por el tipo de movilidad hacia la que nos encaminamos. El cambio de paradigma del mercado que nos va a hacer pasar de la propiedad del vehículo a su uso, tendrá mucho que ver en ello.

Este hándicap va a lastrar a muchos negocios y servicios del mundo del automóvil durante los próximos años. Pero para el sector del renting puede resultar especialmente favorecedor y positivo. Las matriculaciones vía renting siguen creciendo y ya superan el 26 por ciento del mercado total. El renting es una gran solución para afrontar la nueva movilidad. Es un producto que va a servir de refugio a muchos compradores para poder



AFECTARÁ LA RECESIÓN AL RENTING

afrontar la incertidumbre que tienen tanto por la obligada transición a nuevas tecnologías como por la presión de las nuevas normativas y regulaciones de circulación.

Para cubrir esa incertidumbre, el renting en sus distintas configuraciones es un producto muy válido y que además se adapta en todo momento a las necesidades del cliente. Y eso va a ir a más. La flexibilidad del producto renting no para de crecer y de generar nuevas soluciones que permiten a los clientes acceder a la movilidad que precisan cuando realmente la necesitan.

Y esto ya lo perciben no sólo quienes tienen que gestionar flotas de empresa. Los clientes particulares ya están abrazando el renting y comprobando las ventajas que este les ofrece. Aún así, todavía es muy temprano para valorar que puede suceder a corto y medio plazo. La situación es muy inestable y puede cambiar en cualquier momento, tanto positivamente como negativamente. Hay que permanecer muy atentos para evitar complicaciones.

¿Estamos en un buen momento para renovar las flotas?

Hasta la fecha, los gastos de la flota podían indicar el momento de iniciar la renovación de las unidades vinculadas a la misma. Hoy, los problemas son muy distintos y el mayor de todos ellos es conseguir los coches de los que se necesitan disponer. Y si en el mercado de turismos y vehículos comerciales la cosa está muy complicada, más aún lo está en el caso del segmento de los vehículos industriales. Las demoras en las entregas están enquistándose y convirtiéndose en un verdadero problema para el sector. Los OEMs en muchos casos ni tan siquiera ponen fecha a las mismas. No es que no quieran, es que no pueden hacerlo. Y cuando lo hacen corren un serio riesgo de pillarse los dedos y de tener que llamar a los clientes para comunicarles que no cuentan con la unidad solicitada en la fecha prevista por que finalmente la han destinado a otra operación más rentable que la suya. Es lo que provoca el fuerte exceso de demanda existente.

Por otra parte, cuando finalmente las dan, la fuerte demora también provoca en muchos casos la pérdida de muchas operaciones. Hablamos de que en el caso de los vehículos personalizados las esperas pueden llegar a suponer de 12 a 15 meses. Los plazos se han multiplicado por 3. Y para los coches normales, lo que antes se tardaba como mucho hasta 10 semanas en entregar, ahora supera claramente las 18.

La práctica totalidad de las marcas están centradas en salvar e incluso mejorar su rentabilidad, dada la fuerte caída del volumen de entregas y matriculaciones que se está produciendo y, para algunos de ellos, eso es incluso más que suficiente. De hecho, los hay que no quieren volver al modelo antiguo de producción masiva.



"LA COMPETENCIA EXISTENTE EN EL SECTOR DEL RENTING ES MUY FUERTE, PERO TAMBIÉN MUY SANA Y BENEFICIOSA PARA LOS CLIENTES."

Esta situación obliga a los gestores de las flotas y a los operadores de renting a mantener una interlocución casi permanente. El problema ya no es si proceder a la renovación de la flota o no, sino saber si esta se va a poder hacer o no en función de los tiempos de entrega. Por ello, los gestores de flota también tienen que entender que la situación ha cambiado y que, en el momento actual, lo que más le interesa es ante todo disponer de vehículos que le garanticen su movilidad. Lo mejor es anticipar la toma de decisiones y, una vez adoptada, mantenerse firme en ellas. De ahí la necesidad en muchas ocasiones de "estirar" el contrato vigente hasta la fecha de recepción de las nuevas unidades a contratar. El sector del renting sí tiene coches. La flota de vehículos en alquiler crece. Los operadores de renting, como no podía ser de otro modo, están acompañando a sus clientes en esta tesitura del mercado, para proporcionarles el mejor servicio posible.

Evidentemente aquellas unidades que precisan ser reemplazadas por otras nuevas se recambian, pero aquellas que están en buen estado y pueden mantenerse unos meses más, al menos hasta tener la confirmación de la entrega de una nueva remesa de vehículos nuevos, se mantienen al servicio de la flota para garantizar la disponibilidad de movilidad.

En esta tesitura es de alabar la gestión que están haciendo los operadores del sector del renting para poder proveer de vehículos a sus clientes y contener en lo posible los precios. Se han abierto nuevos caminos para la compra de vehículos nuevos que poder ofrecer tanto a las empresas como a los particulares

que se interesan por un vehículo en renting (compras en el extranjero, subastas, etc) todo con tal de poder facilitar una unidad.

¿Cómo marcha el sector del renting en este 2022? ¿Cuáles son vuestras previsiones de cara al cierre del año?

El sector está razonablemente bien, en especial si comparamos su marcha con la del mercado español del automóvil. Durante el primer semestre el peso del renting se incrementó en 1,02 puntos porcentuales hasta situarse en el 26,07 por ciento. Y en agosto esta tendencia se mantiene. Hasta el 31 de agosto se han matriculado 162.785 unidades y se han invertido 3.566,82 millones de euros. Son cifras menores (un 7,87% y un 5,19%, respectivamente) con respecto a las acumuladas en la misma fecha de 2021, pero muy razonables si las comparamos con la caída que está experimentando en general.

Es importante decir que estas cifras no reflejan la situación que vive el sector. La demanda de unidades que reciben las operadoras es muy superior, pero los recortes existentes en la producción de los fabricantes nos impiden dar respuesta a todas las peticiones que nos llegan de los clientes.

Lo normal será que cerremos el año 2022 tras haber matriculado unas 235.000 unidades, unas 30.000 unidades menos que en 2021, pero 20.000 unidades más que durante 2020, año de la pandemia. Esto supondría mantener e incluso mejorar levemente esa cuota del 26 por ciento sobre el total de matriculaciones del mercado español. Si los fabricantes no tuvieran esos problemas de producción, las ventas del sector podrían haber alcanzado las 260.000 unidades a finales de 2022 sin problemas, lo que supondría haber igualado las matriculaciones del 2021, que fue un buen ejercicio. Y pese a todo, con las dificultades añadidas por la invasión rusa de Ucrania y el consiguiente incremento de la inflación y del coste de las energías que ya padecemos, el crecimiento del sector este año se situará en torno al 4 por ciento, por debajo del 7 por ciento que se preveía a inicios de año, pero que dada la situación de incertidumbre existente es un buen logro.

Y lo que conviene destacar, porque es de verdad importante, es que los clientes particulares cada vez buscan más el producto renting. No sólo lo buscan por primera vez, sino que están repitiendo la experiencia. El nivel de fidelización que se está alcanzando es muy elevado. Un 60 por ciento de los particulares que han contratado un renting repite al finalizar su contrato. Las empresas, que llevan muchos más años conociendo las ventajas del producto, tienen un índice del 90 por ciento. Por eso, la cifra de fidelidad de los particulares es francamente brillante. Eso indica que los operadores están haciendo las cosas bien no, muy bien. Aportando la misma o mayor calidad en la experiencia cliente a un particular que a una gran empresa.



NUEVO 308 SW HYBRID

Sensaciones únicas

Nuevo PEUGEOT i-Cockpit® – Sistema multimedia personalizable
Hasta 60 km de autonomía en modo 100% eléctrico – Espacio para nuevas emociones

Compra online en store.peugeot.es

PEUGEOT RECOMIENDA TotalEnergies PSA FINANCE Atención al cliente: 91 347 22 41

Gama Peugeot 308 SW Hybrid: Valores WLTP: Consumo de carburante (L/100 km) mínimo y máximo de 1,1 a 1,2 ciclo combinado – Emisiones CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 25 a 26 en ciclo combinado. Más información en <http://wltp.peugeot.es>



FLOTAS EUROPEAS

El 86 por ciento de las unidades son potencialmente electrificables

Pese a la creencia generalizada de que los modelos eléctricos disponibles en el mercado no son capaces de cumplir con las labores y objetivos que se les exigen en las flotas a los vehículos impulsados por motores de combustión, lo cierto es que el 86 por ciento de estos ya pueden ser reemplazados por BEV sin merma alguna en cuanto a su rendimiento. Y hay estudios que así lo demuestran.

Las flotas europeas inician los procesos de transformación para reducir e incluso eliminar sus emisiones de carbono. La electrificación que, al menos de momento, no van a poder eludir y son muchas las que ya estudian qué pueden hacer al respecto para mejorar su sostenibilidad de la manera más eficiente y, sobre todo, rentable para sus intereses.

No es un proceso fácil. Los vehículos eléctricos actuales aún no cubren muchas de las necesidades que las empresas pre-

cisan cubrir con los modelos que incorporan a sus flotas. Pero esto no significa que sí haya muchos otros que puedan proporcionar las ventajas y beneficios que las corporaciones necesitan obtener.

Según un reciente estudio elaborado por Geotab sobre los beneficios que aporta la sostenibilidad, el potencial de electrificación de las flotas en Europa es realmente elevado. Tras analizar datos reales de más de 46.000 turismos y vehículos comerciales ligeros integrados en 1.300 flotas de 17 diferentes países europeos (Alemania, Francia, España y Reino Unido entre ellos), actualmente el 86 por ciento de los vehículos analizados podrían ser reemplazados por vehículos eléctricos de batería sin

DATOS CLAVE DE MÁS DE 46.000 VEHÍCULOS DE FLOTAS EUROPEAS

Ahorro medio por vehículo*

- 9.508€
- 5,7 toneladas de emisiones de CO₂



*Durante un periodo útil de 7 años

Ahorro adicional en la flota*

- 261 millones de euros
- 156.377 toneladas de emisiones de CO₂



EVSA, INFORME PARA LA ADOPCIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS HERRAMIENTA QUE AYUDA A LAS FLOTAS A TOMAR SU DECISIÓN

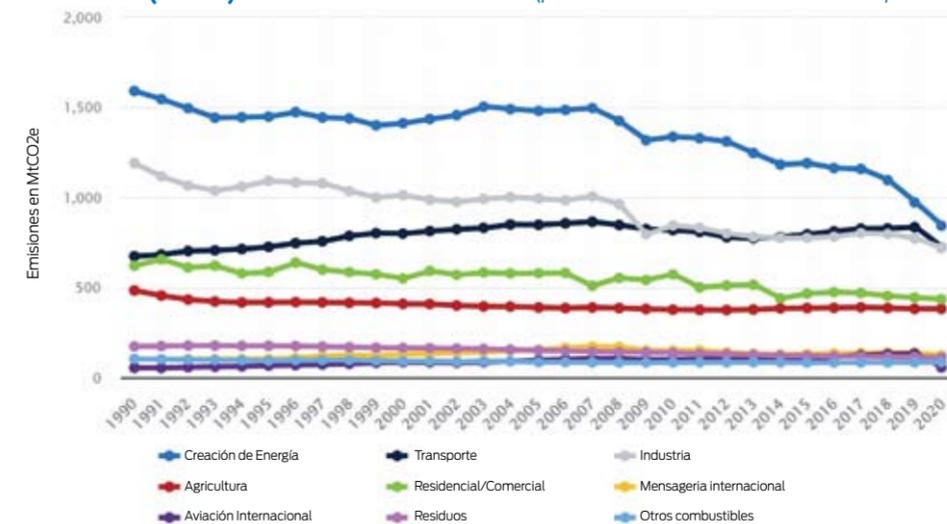
Las empresas necesitan conocer qué vehículos se adaptan mejor a las necesidades que su flota de vehículos precisa cubrir. Hacerlo de manera individual requiere de un importante esfuerzo por parte de los gestores de la flota para conocer qué modelos son los que mejor pueden suplir a los vehículos ICE con los que actualmente realizan sus servicios. Pero están de suerte, puesto que hay herramientas a su disposición en el mercado que les servirán de gran ayuda para afrontar la toma de decisiones con cuantos datos y conocimiento necesitan para acertar y no errar con ellas. Una de estas herramientas es el informe para la adopción de vehículos eléctricos (EVSA) que Geotab propone realizar a las empresas con flotas corporativas para facilitar el proceso de toma de decisiones del gestor de la empresa. El EVSA ofrece recomendaciones basadas en la comparación de los datos reales del rendimiento de la flota con los datos de rendimiento que para la realización de esos mismos

servicios les ofrecerían los distintos modelos de vehículos eléctricos que el mercado pone a su disposición. El informe contempla y analiza los datos obtenidos por los vehículos de la flota de la empresa durante un período de 6 a 12 meses y crea a partir de ellos una recomendación de electrificación para la flota basada tanto en los patrones de conducción distintivos de cada vehículo como en sus requisitos de autonomía. Con estos datos, la recomendación que efectúa el informe de Geotab guía a los gestores de flota entre la cada vez más amplia oferta de vehículos eléctricos disponibles en el mercado para ayudarles a encontrar la opción más aconsejable en función de los datos antes comentados así como del rendimiento que cada VE ofrece en función de las condiciones climáticas más extremas de las regiones donde han de realizar sus misiones y de los aspectos económicos (ayudas, subvenciones, descuentos, etc.) vinculados a la adquisición de los mismos para integrarlos en sus flotas.

Mediante un análisis financiero de cada unidad y de la flota en su conjunto, el EVSA de Geotab determina los posibles ahorros a lograr en los resultados de la flota y como podría cambiar el plan de costes de la misma si se procede a electrificar la misma. Otros análisis analiza tanto los tiempos de carga como la autonomía que los modelos de VE a integrar en la flota deberían de ofrecer (incluso operando bajo condiciones extremas) para cumplir adecuadamente con las misiones y objetivos de la flota. Y un tercer análisis cuantificaría los beneficios medioambientales que permitirá alcanzar a la flota la incorporación de los modelos de VE elegidos. Así, se establecen las posibles reducciones en materia de emisiones de carbono a conseguir y los importantes ahorros de combustible que ello conllevaría en comparación con la que ofrecen los vehículos ICE que actualmente integran la flota. Gracias al informe EVSA de Geotab, las empresas pueden identificar rápidamente los

modelos VE el mercado que mayor interés tienen para ellas a partir de datos de conducción reales, de los datos que las empresas que ya lo han adoptado están obteniendo de su uso, de las mediciones WLTP y EPA que ofrecen tanto sus modelos ICE como los eléctricos que el mercado ofrece. El informe EVSA les ofrece analizar la viabilidad de la transformación eléctrica en su flota, determina las necesarias garantías de autonomía que los vehículos precisan ofrecer para garantizar la cobertura de sus objetivos en la flota, las velocidades de los tiempos de recarga y la capacidad precisa de las baterías. Y todo ello al tiempo que analiza los costes que supondría efectuar la transformación y su posible amortización acorde a los ahorros a lograr con la misma gracias a la reducción de los consumos de combustible se pueden reducir las emisiones de CO₂ y los consumos de combustible así como en los gastos de mantenimiento que aportan los VE.

EMISIONES ANUALES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO EN LA UNIÓN EUROPEA (UE-27) DE 1990/20 POR SECTOR (por millones de toneladas métricas de CO₂ equivalente)



CASI EL 60 POR CIENTO DE LAS FLOTAS ANALIZADAS PODRÍAN AHORRAR UN IMPORTANTE VOLUMEN DE COSTOS SI SE DECIDIERAN A CAMBIAR SUS MODELOS ICE POR VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.

que sus limitaciones de autonomía y prestaciones mermaran las capacidades de servicio de sus flotas.

Además, casi el 60 por ciento de las flotas analizadas podrían ahorrar un impor-

tante volumen de costos si se decidieran a cambiar sus modelos ICE por vehículos eléctricos. Ahorros que además de reducir sus costos de combustible y de mantenimiento proporcionarían otros importantes

beneficios. Según los datos del estudio, las flotas analizadas podrían ahorrar en total hasta 261 millones de euros en sus facturas y dejarían de emitir más de 156.000 toneladas de CO₂ en los próximos siete



FLOTAS EUROPEAS POTENCIAL DE ELECTRIFICACIÓN

EL IMPACTO DE LOS INCENTIVOS Y LAS AYUDAS A LA COMPRA GRANDES DIFERENCIAS ENTRE PAÍSES

Por el momento y mientras los VE se popularizan, adquirir un modelo impulsado a batería es más caro que comprar un vehículo ICE equivalente. Paulatinamente, los costes que implican el desarrollo de su tecnología, de la de las baterías y componentes que incorporan irán reduciéndose. De hecho, ya lo están haciendo. Tal y como reflejan los datos publicados en

IMPACTO DE LOS INCENTIVOS EN EL ROI DE LA ELECTRIFICACIÓN EN EUROPA



un artículo de la agencia Bloomberg, en 2021 los precios de las baterías de iones de litio se fijaron en 125 € por kWh, una cifra ciertamente lejana de los 1.132 € kWh que costaban en 2010. Y actualmente, incluso pese a los vaivenes económicos que se producen a escala global a causa de las sucesivas crisis (pandemia, chips, invasión de Ucrania, ...) , estas parece que no van a afectar en estos próximos años a este tipo de componentes. Al contrario, lo más probable es que sigan reduciendo su precio ostensiblemente y con ello contribuyan a seguir bajando el precio final al que se venden los vehículos eléctricos. Unas rebajas que por el momento no se han producido y que han forzado a los gobiernos de los países europeos a tener que fomentar la adquisición de VE mediante la entrega de fuertes incentivos a la compra. Según el estudio de Geotab, los incentivos económicos están jugando un papel muy importante en la

descarbonización del mercado del automóvil y podrían jugarlo aún más de cara a hacer más viable la electrificación y conseguir que se rebaje el coste total en general. En Europa, un incentivo de 4.000 € incrementa de media la viabilidad económica de un VE en un 6 por ciento, mientras que uno de 6.500 lo hace en un 9 por ciento. "Los incentivos son los mejores aliados de los gobiernos para alentar a las empresas a pasarse al vehículo eléctrico hasta que los precios de estos se equiparen con los de los vehículos de combustión interna", indica el estudio de Geotab, para el cual la existencia de estas ayudas permite "en gran manera" que haya más casos de uso para cambiarse al eléctrico y a que las empresas obtengan un retorno de la inversión (ROI) más rápido. Pero también es cierto que el impacto de estos incentivos varía mucho entre los propios países de la UE. De hecho, mientras que hay países que

aportan una elevada cantidad económica, hay otros muchos que no dan absolutamente nada a los compradores de VE con este fin. Así, mientras que Alemania destaca (o había que decir que destacaba puesto que su Gobierno comienza a plantearse la eliminación o cuanto menos la reducción de los incentivos para empresas con flotas en función del tipo de vehículo adquirido y está reduciendo cuando no eliminando las ayudas a los híbridos, el Reino Unido es el que menores cantidades en ayudas ofrece. El estudio de Geotab muestra como "sólo el 8 por ciento de las flotas alemanas perderían dinero si reemplazaran sus vehículos ICE por eléctricos de batería con suficiente autonomía incluso antes de aplicarse los incentivos" disponibles. El 69 por ciento de los vehículos alemanes controlados por el estudio en las flotas alemanas son viables de ser reemplazados por vehículos eléctricos tanto

por su economía de uso y adquisición como por su autonomía... ¡y sin necesidad de contar con los incentivos para ello! Si se incluyen los 9.000 euros que se pueden conseguir vía incentivo en Alemania, el porcentaje de viabilidad para los BEV se elevaría hasta alcanzar al 73 por ciento de la flota. En cuanto a la situación en el Reino Unido, el 89 por ciento de su flota puede transformarse a eléctrica sin problemas de autonomía que limiten su actividad, sin embargo el 34 por ciento no es viable desde el punto de vista económico cuando pensamos en hacer la transición sin contar con los incentivos económicos disponibles. Si las flotas contaran con las 2.500 libras de incentivo existentes en el mercado británico, serían 5 por ciento más de unidades de la flota las que podrían optar a ser transformadas sin problemas económicos alcanzando un 60 por ciento del total de la flota.

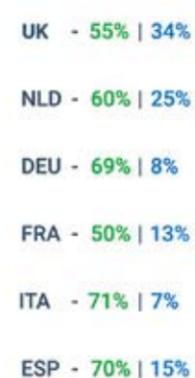
años. Los datos analizados muestran además que ser más sostenibles conlleva obtener más beneficios adicionales. El estudio elaborado por Geotab explora los beneficios de la electrificación de la

flota, el impacto que tienen las ayudas de los gobiernos en la decisión de las corporaciones de adopción de vehículos eléctricos y que es lo que las empresas con flotas pueden aprender por para optimizar sus nego-

cios a partir del uso de estos vehículos. El estudio deja claro que, "hoy día, los coches eléctricos cumplen con las demandas de la mayoría de las actividades de las flotas". El sector del transporte es uno de los que

ANÁLISIS PERSONALIZADOS PARA CADA FLOTA CUANDO EL CRITERIO GENERAL NO RESULTA SER EL ADECUADO

En el análisis de Geotab se contempla que "un coche es económicamente viable para ser reemplazado si el coste total de pertenencia (en el que se incluye la compra, los ahorros de los costes de mantenimiento y de combustible) del vehículo eléctrico es igual o menor que reemplazarlo por un nuevo vehículo de combustión interna". Sin embargo, a la hora de valorar las posibles ventajas a obtener por la incorporación de vehículos eléctricos en la flota hay que tomar en cuenta muchas otras consideraciones que pueden hacer variar el resultado, tanto de manera favorable como desfavorable. Así, por ejemplo, dependiendo del país donde se elabore el análisis, el tipo de carreteras e infraestructuras existentes, el tipo de conducción que sea necesario realizar, los precios vigentes en el mercado local para los vehículos, las ayudas proporcionadas por los Gobiernos y entidades locales, los descuentos y promociones que ofrecen marcas y concesionarios en cada mercado, pueden hacer alterar de manera ostensible la viabilidad o no de un modelo para su incorporación a la flota. Un ejemplo. No es lo mismo un transporte a efectuar por



carreteras llanas y de largo recorrido que uno por zonas montañosas por carreteras reviradas con constantes subidas y bajadas. Los consumos de los vehículos eléctricos varían mucho en función de ese tipo de variables. Y de igual manera también se ven afectados en función de la climatología de la zona en la que tengan que desarrollar sus funciones. Si, por ejemplo, ya se producen variaciones significativas en sus consumos de energía entre VE que

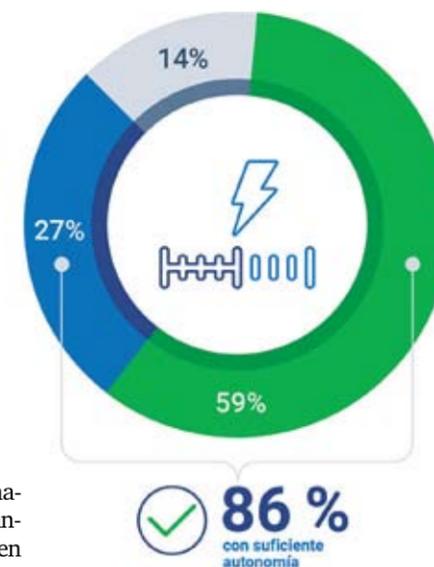
circulan por el sur de España con respecto a los que lo hacen por el norte del país, estas resultan aún mayores entre los territorios cálidos de Andalucía con respecto a las zonas frías de países como Suecia o Noruega. Igualmente, para los vehículos eléctricos las cuestiones referentes a su autonomía no resultan tan significativas en países como Inglaterra o Bélgica como pueden serlo en países más extensos como Alemania, Francia o España. Y no es lo mismo circular por

territorios alpinos como los de Suiza, Austria o el norte de Italia que hacerlo por la meseta castellana en España o la gran llanura europea de Francia y Alemania. Las variaciones son enormemente significativas. De ahí surge precisamente la necesidad de establecer un análisis personalizado para cada flota en el que se contemplen las circunstancias particulares de cada una de ellas a la hora de tener que ejecutar sus rutas y cumplir con los servicios encomendados.

mayores volúmenes de gases de efecto invernadero produce. Actualmente lo hace al mismo nivel que el sector industrial, pero mientras este último redujo en más de un tercio sus emisiones nocivas desde el inicio de los años 90, el sector del transporte se mantiene prácticamente en los mismos niveles que los de entonces. Esto no significa que los vehículos sigan siendo igual de contaminantes. Al contrario, el volumen de emisiones por vehículo se ha reducido notablemente en este mismo período, sin embargo, el creciente volumen que el sector del transporte ha adquirido durante estos últimos 30 años hace que la cantidad final de sus emisiones de gases de efecto invernadero se mantengan prácticamente en los mismos niveles registrando una leve subida (673.000 toneladas en 1990 frente a las 721.000 del año 2020). Estas cifras son las que están forzando a la Unión Europea y a sus países asociados

LA AUTONOMÍA ES EL FACTOR DE DECISIÓN

- 59% con suficiente autonomía y económicos
- 27% con suficiente autonomía pero no económicos
- 14% sin suficiente autonomía



a adoptar importantes decisiones en materia regulatoria y a establecer importantes objetivos de reducción de emisiones en los transportes para los próximos años. Entre ellas se encuentra incluso la prohibición de venta de vehículos dotados con motores



FLOTAS EUROPEAS POTENCIAL DE ELECTRIFICACIÓN

CONCLUSIÓN. EL POTENCIAL DE ELECTRIFICACIÓN EN EUROPA YA ES ENORME

Estudios como el elaborado a escala europea por Geotab nos permiten conocer los grandes datos en los que se mueven las principales tendencias. La electrificación de las flotas es uno de los principales temas que están actualmente captando la atención de las empresas y de los gestores de sus flotas de ahí la importancia de conocer este tipo de informaciones.

No basta con pensar en un modelo eléctrico que nos permita reemplazar nuestro vehículo ICE por uno BEV cuyo coste podamos asumir. Como hemos visto, conocer y considerar otras muchas variables relacionadas con la autonomía, las rutas a realizar, los posibles ahorros que nos pueden facilitar así como

las vicisitudes que su uso puede conllevar en función de los territorios por los que se va a desplazar (estado de las carreteras, climatología, orografía, ...) también es de real importancia.

Pero el principal aporte que estos informes nos dan es sin duda conocer la importancia que tiene conocer a fondo bien el funcionamiento de nuestra flota. De todas y cada una de sus unidades en función de las operaciones y objetivos que les hemos atribuido y del conjunto de la flota en general, llegando incluso a disponer de datos de los tipos de conducción que se realizan con ellas. Todo suma. Y esa información recopilada es la que nos va a dar pie para analizar debidamente la situación y poder establecer



nuestro propio proyecto de descarbonización de la flota y su transición a la movilidad eléctrica. Un proceso que podremos efectuar de la manera más conveniente y con la certeza de acertar por completo en nuestra toma de decisiones. Hasta 2035 nos quedan

prácticamente 2 o 3 ventanas de renovación en las unidades que componen la flota. Un período de tiempo que puede parecerse amplio o que se nos puede quedar muy corto en función de las decisiones que como gestores adoptemos. Acertar con las tecnologías que vamos incorporando a

precisan sus labores para la compañía. Las preguntas surgen de inmediato: ¿hay vehículos eléctricos que cumplan esta premisa? ¿Tiene sentido pasarse al VE desde un punto de vista meramente económico?

La tecnología que ofrece la actual generación de VE que están llegando al mercado sí aporta una capacidad de batería suficiente como para cubrir las necesidades de autonomía que precisan los vehículos de empresa para cubrir sus rutas diarias de trabajo sin necesidad de verse obligados a tener que recargarlas en medio de su jornada laboral. Evidentemente, y al igual que sucede con los vehículos ICE, habrá ocasiones en las que esto no sea posible, pero serán igualmente minoritarias a lo largo del año. El informe de Geotab contempla igualmente en sus cálculos un 2 % de cambios en los trayectos a realizar en las rutas para descartar que estas situaciones puedan darse. Y en caso de que al final resultara imposible, siempre se puede optar, al menos hasta 2035, por disponer de alguna unidad ICE en la composición de la flota con la que poder afrontar dichas jornadas de exceso de distancias en los trayectos.

Otra de las preguntas que surgen al analizar el estudio es la de por qué no se contemplan unidades híbridas o híbridas enchufables en el mismo. La respuesta es clara, el objetivo es alcanzar el 100 por cien de unidades electrificadas, algo que será igualmente obligatorio a partir de 2035. Además, las actuales tendencias de matriculaciones ya indican que las ventas de híbridos enchufables son las de menor vo-

lumen entre los modelos eléctricos, pese a lo cual sí que podrían funcionar igualmente como paso intermedio al inicio de la electrificación de la flota. Con ellas se podrían solucionar determinados problemas de autonomía para determinadas rutas a cubrir, dado que al poder utilizar combustible para desplazarse la autonomía de las mismas pasa a ser un dato irrelevante para su uso en la flota.

Sólo un 14 por ciento de las unidades que actualmente componen las flotas no pueden realmente ser reemplazadas por VE por cuestiones estrictamente relacionadas con su autonomía.

En todo caso, la distancia que los VE eléctricos pueden recorrer con una única carga de sus baterías no es la única razón que se alega para la no electrificación de las flotas. Las razones económicas también se utilizan en muchas ocasiones como argumento para negarse a descarbonizar la flota, en especial las que hacen referencia a los elevados precios que actualmente todavía tienen los eléctricos.

Si bien es cierto que estos tienen un mayor coste de adquisición que sus ICE equivalentes, por lo general también lo es que cuentan con unos mucho menores costes de uso y propiedad (TCOs) a lo largo de su vida útil. Los eléctricos cuentan con gastos en costes de energía y de mantenimiento mucho menores a los de los vehículos con motores de combustión lo que facilita unos procesos de amortización mucho más rápidos, incluso sin necesidad de contemplar los posibles incentivos y ayudas vigentes en el mercado para la adquisición de VE.

Según el estudio elaborado por Geotab, el 59 por ciento de los vehículos analizados



que se pueden reemplazar por VE equivalentes en las flotas facilitarían ahorros de 9.508 euros al año durante los siete años de su vida útil en las mismas. En esa cifra, 6.153 euros es la media que sólo en materia de costes de combustible permite ahorrar anualmente de media cada VE respecto de su equivalente ICE.

La transformación eléctrica que la Unión Europea está imponiendo en el sector del transporte tiene como principal objetivo reducir en al menos un 55 por ciento las emisiones netas de gases de efecto invernadero para 2030. Una reducción que paulatinamente irá a más, pues para ello la UE también ha establecido como objetivo el cese de la comercialización de coches y furgonetas con motores de combustión a partir del 1 de enero de 2035. Todo ello con la finalidad de alcanzar para mediados de la centuria la práctica eliminación de la circulación de aquellos vehículos que emiten gases contaminantes.

De media, se pueden dejar de producir unas 5,7 toneladas de emisiones de CO2 por vehículo en el ciclo de vida de este durante su pertenencia a la flota. Según el estudio de Geotab, esto significaría que si tan sólo se tuvieran en cuenta los vehículos rentables que se consideran en el mismo aproximadamente se reducirían en más de 156.000 las toneladas de CO2 que se emiten en ese mismo período. El equivalente a

la acción limpiadora del aire que aportaría un bosque de 2,6 millones de árboles plantados durante 10 años.

Además de los beneficios medioambientales que produce, la electrificación de las flotas permitirán reducir la dependencia de los combustibles fósiles que tiene la economía europea y que tan vulnerable la hace a la volatilidad de los precios que el petróleo tiene en el mercado. Esa misma volatilidad es la que en tantas ocasiones pone en riesgo —tal y como sucede actualmente— los resultados económicos de la flota que lastran su viabilidad. Recordemos que el gasto en combustible es uno de los principales centros de coste que las flotas han de asumir en sus presupuestos.

Según el estudio de Geotab, si las empresas con flotas en Europa completaran su transición a la movilidad eléctrica, se podrían ahorrar más de 148 millones de litros en combustibles fósiles cada año, lo que significa un total de más de 1.000 millones de litros en los siete años de media que tiene la vida útil de una unidad en la flota. Esta cifra equivale al combustible que pueden cargar más de 32.000 camiones cisterna. Son cantidades más que suficientes como para mitigar e incluso evitar cualquier impacto que tanto una subida inesperada del precio del combustible como un período de escasez pudiera provocar en los presupuestos de la flota.

LOS AHORROS QUE GENERA EL VEHÍCULO ELÉCTRICO



de combustión interna que dará comienzo en los mercados europeos a partir del 1 de enero de 2035. La entrada en vigor de la norma en 2035 se establece para dar tiempo a efectuar una transición ordenada y económicamente sostenible.

Y este es precisamente el quid de la cuestión: las flotas tienen que entender que la transición de los vehículos ICE a los VE en sus flotas es obligada y que apenas tienen 2 o 3 reemplazos de vida útil de las unidades que las componen en ellas para poder realizarlo de manera no traumática. Cuanto más retrasen su decisión, mayores esfuerzos y costos deberán asumir.

Las flotas europeas tienen actualmente un potencial de electrificación del 59 por ciento. Es decir, únicamente el 41 por ciento de las unidades ICE que las com-

ponen no pueden ser reemplazadas por vehículos cien por cien eléctricos. El EV-SA de Geotab ha llegado a esta conclusión analizando más de 46.000 unidades en toda Europa desde un punto de vista meramente económico y teniendo igualmente en cuenta la sostenibilidad que ofrecen los VE, su autonomía y los ahorros de costes que ofrecen.

Según el citado análisis, el 86 por ciento de los 46.000 vehículos ICE analizados disponen de autonomía suficiente para cubrir el 98 por ciento o más de los trayectos que se ven obligados a realizar para la empresa durante un año. Este dato implicaría que los vehículos eléctricos que les podrían sustituir en la flota deben contar con autonomía suficiente como para cubrir las necesidades de conducción diarias que

DATOS, EL ELEMENTO FUNDAMENTAL PARA LA TOMA DE DECISIONES

Disponer de datos fiables, valiosos y en tiempo real sobre los vehículos que componen nuestra flotas es absolutamente vital para la labor de los gestores y administradores de las flotas. Sin ellos, las tomas de decisiones carecen por completo de sentido y podemos cometer importantes errores que, a la larga, pueden suponer cuantiosas pérdidas de dinero, complicarnos el día a día de la actividad que la flota corporativa debe realizar. Para disponer de estos datos es preciso dotar a las unidades de nuestra flota de la mayor conectividad posible. Las estimaciones indican que

para 2024 circularán por el mundo más de 340 millones de unidades conectadas. Esto significa un incremento del anual del 27 por ciento respecto del número de unidades conectadas existente en 2018. Para 2030, el 95 por ciento de los vehículos nuevos vendidos estarán conectados. Visualizar todos los datos que podamos obtener de las unidades y del funcionamiento de nuestra flota a través de una plataforma que nos permita preservarlos y analizarlos en tiempo real es la base del éxito. En el mercado existe una amplia variedad de soluciones telemáticas seguras que nos los



proporcionan en los tiempos y modos que los gestores consideran adecuados, pero luego es necesario disponer de la necesaria capacidad analítica para formatear y dar sentido a la información que

precisamos obtener. Y en estos casos contar con la ayuda de los consultores y expertos garantiza obtener información valiosa de los vehículos y la posibilidad de beneficiarse de ella.



FORO MOVE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE ALD

Los retos del sector del automóvil en el siglo XXI

Los importantes cambios que la nueva movilidad está provocando en el estilo de vida del los ciudadanos y en las infraestructuras están siendo objeto de numerosos debates y análisis. Uno de ellos es el que se está produciendo en el Foro MOVE de Movilidad Sostenible impulsado por ALD Automotive dentro de la política de RSC de actual plan estratégico.

La movilidad, la forma de desplazarnos, y su sostenibilidad están condicionando fuertemente el actual desarrollo de la sociedad y transformando el modelo de vida que los ciudadanos se plantean cara al futuro. De nuestro actual comportamiento va a depender, y mucho, el mundo que dejaremos a las siguientes generaciones, lo que nos fuerza a pensar en el desarrollo de sistemas de movilidad mucho más sostenibles e inclusivos.

Fruto de esas reflexiones, ALD Automotive ha puesto en marcha dentro de

su actual plan estratégico el Foro MOVE de Movilidad Sostenible. Un foro que se estructura en cuatro encuentros con expertos, profesionales y personalidades relevantes en el ámbito del transporte la sostenibilidad o la tecnología para debatir y dar respuestas a desafíos de especial importancia que actualmente estamos afrontando en el sector y tratar de conseguir soluciones viables y, sobre todo, sostenibles para nuestra movilidad.

Los cuatro encuentros mencionados analizarán la Incertidumbre energética

y los desafíos que plantea la movilidad del siglo XXI; la evolución de la seguridad vial en este mundo interconectado; la relación existente entre el desarrollo sostenible, el bienestar urbano y los nuevos modelos de trabajo; y, finalmente, el impacto social que ya está produciendo, tiene y generará la nueva movilidad.

De estos encuentros, ya se han celebrado los dos primeros, el tercero se está produciendo justo al cierre de la presente edición de Flotas y Empresas Motor 16 y el cuarto se celebrará antes

MESA 1: INCERTIDUMBRE ENERGÉTICA Y RETOS DE LA MOVILIDAD EN EL SIGLO XXI. EL TRANSPORTE, RESPONSABLE DE LA CUARTA PARTE DE LAS EMISIONES

Los encuentros que se vienen celebrando permiten incentivar el diálogo sobre objetivos prioritarios e imperativos de nuestra sociedad. Así, el primero de ellos giró en torno a la movilidad y su sostenibilidad, un desafío sobre el cual todos los expertos presentes consideraron que es necesario seguir trabajando y aunando esfuerzos que permitan avanzar en esta materia. Según el Ministerio de Transición Ecológica las actividades relacionadas con el transporte son responsables de la cuarta parte del total de emisiones de gases de efecto invernadero en España, procediendo el 95 por ciento de estas de la actividad generada por el transporte por carretera.

Antonio Cruz, subdirector general de ALD Automotive destacó en esta primera mesa del Foro la “compleja situación que dentro del sector de la movilidad vive el mercado del automóvil”. Una situación aún más complicada dado que “nos enfrentamos casi de continuo a retos imprevistos como la crisis de los combustibles y de los semiconductores, la pandemia, los problemas de suministro, ...”. Para Cruz, “el sector, que recordemos supone el 10 por ciento del PIB de nuestro país, experimenta un profundo cambio. Para 2035 la normativa pondrá fin a los vehículos ICE, pero en España aún estamos lejos de culminar esa transición”. Este primer encuentro del foro centró su análisis en la “Incertidumbre energética y los retos de la movilidad en el siglo XXI”, debatiendo sobre múltiples cuestiones relacionadas con nuestra forma de gobernar como sociedad (teletrabajo, renovación del parque mediante la movilidad eléctrica, el transporte en las ciudades y fuera de

ellas, la economía circular, la necesidad de inversiones en I+D+I para reducir emisiones y aumentar la sostenibilidad. La mayoría de los presentes coincidieron en destacar la extrema importancia que tanto la investigación como la innovación aplicada a estos campos van a tener, así como la colaboración y cooperación público-privada y las alianzas resultarán vitales para mantener esta atención sobre los desafíos que la movilidad nos está planteando.

Antonio Cruz, subdirector general de ALD Automotive; Mercedes Ballesteros, directora del departamento de Energía y subdirectora del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT); Juan José Conde, responsable de Desarrollo de Negocio B2B de Acciona; Juan Villalba, director de operaciones de Ozone Drive; Julián Sastre, presidente del Instituto de Movilidad; Jaime Yrazusta, responsable de Eficiencia Energética en clientes particulares de BBVA; Jesús Jimeno, director comercial de ALD Automotive y Marta González Moro, CEO de la consultora 21 gramos e impulsora de la acción social “Marcas con Valores”, fueron los participantes en este interesante debate. Los intervinientes hicieron especial hincapié en la necesidad de corregir determinados inconvenientes actuales, como los que plantean la falta de puntos de recarga fuera de los núcleos urbanos, las incertidumbres aún existentes con respecto al uso de las baterías y su futura reutilización cuando lleguen al final de su vida útil. Temas que también pusieron sobre la mesa el notable avance que la electromovilidad está experimentando, con un 55 % de aumento de las ventas de coches electrificados en



▲ Los asistentes a la mesa sobre la incertidumbre energética comentaron que el sector está aún lejos de culminar el proceso de transición desde los modelos de combustión tradicionales.

nuestro mercado con respecto al año pasado. Esto trajo igualmente a colación la imperiosa necesidad de cumplir con los objetivos y plazos previstos para la descarbonización, situación que requiere de un importante cambio y transformación de nuestros hábitos y prioridades como consumidores de movilidad. Cambios que se destacó cada vez son más perceptibles en la sociedad, donde según diferentes estudios puestos sobre la mesa el 72 por ciento de los españoles afirman haber cambiado ya su forma de desplazarse en estos últimos años —especialmente tras la pandemia—, destacando igualmente el importante crecimiento que viene experimentando el uso de vehículos de movilidad personal (VMP). Finalmente, también se puso de manifiesto el importante

compromiso que la industria del Renting mantiene con la sostenibilidad y su fuerte implicación en materia de seguridad vial al impulsar en las flotas la adquisición de modelos muy avanzados en cuanto a tecnología y protección al medioambiente. El renting se está posicionando como uno de los principales motores que están impulsando la transición a una movilidad sostenible en la que los modelos impulsados por energía eléctrica adquieren cada día mayor protagonismo. De hecho, actualmente más del 20 por ciento de la flota de vehículos en renting que circula por España está ya propulsada por energías limpias. Según informa la Asociación Española de Renting (AER) los vehículos de renting emiten por término medio más de 3 gramos menos de CO₂ que el resto de unidades que componen el parque de vehículos español.

MESA 2: SEGURIDAD VIAL EN UN MUNDO INTERCONECTADO LA NUEVA MOVILIDAD EXIGE REPENSAR LA SEGURIDAD. LAS EMPRESAS HAN DE SER AGENTES ACTIVOS.

Cuando hablamos de movilidad, la seguridad vial es uno de los principios básicos. Y aunque ya hemos alcanzado unas importantes cotas en esta materia, aun seguimos lejos de alcanzar el objetivo de que ninguna vida se pierda en nuestras calles y carreteras. Esta es una realidad que, por tanto, no podemos obviar al hablar de la nueva movilidad. El nuevo paradigma interconectado al que nos dirigimos requiere que repensemos las condiciones de seguridad que se han de mantener tanto en las infraestructuras, en los vehículos que por ellas circulan y, muy especialmente, en los usuarios de todos ellos, tanto conductores como peatones. Las nuevas tecnologías, el uso de vehículos compartidos, el creciente auge de vehículos de movilidad personal, los distintos modelos de propiedad las nuevas legislaciones y limitaciones son factores de especial relevancia que debemos considerar si queremos construir un sistema de movilidad cada vez más seguro, eficiente y sostenible. Los expertos reunidos en esta segunda mesa destacaron el importante papel que las tecnologías de vanguardia aplicadas tanto en el automóvil como a las vías están permitiendo importantes mejoras que se habrán de implementar más aún cuando lleguen las nuevas innovaciones que permitan introducir la conducción autónoma. A finales de los años 80 fallecían en las españolas unas 6.000 personas al año, mientras que en 2021 el dato se había reducido hasta las 1.004 víctimas. Un

notable avance, bien es cierto. Pero aún perdemos a un millar de personas cada año, lo que nos sitúa lejos del objetivo 0 víctimas marcado por la ONU para 2050. "No sabemos si la nueva movilidad requiere de una nueva seguridad vial, pero es indudable que la realidad en la que nos encontramos requiere revisar en profundidad todos los aspectos asociados a ella", comentaba Antonio Cruz, subdirector general de ALD Automotive en esta mesa. Junto a él también participaron Javier Cabanas, responsable del área de Conducción y Seguridad Vial de Ilunion y director de la Escuela de Seguridad Vial de ALD, Nuria Alonso Martínez-Losa, responsable de Divulgación y Cooperación Institucional del Área de Movilidad y Seguridad Vial en la Fundación RACE, Chus Rasines, director creativo de Ogilvy y responsable de la cuenta de la DGT; Jesús Monclús, director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre; Jesús García, Policía de la Unidad de Educación Vial del Ayuntamiento de Madrid; Damian Tokmayier, responsable de Ventas Especiales y Vehículos Usados de Hyundai. Los nuevos tiempos requieren de nuevas soluciones para retos que nos preocupan desde hace décadas. La conducción sostenible además de poner el foco en el ahorro de combustible y la reducción de la huella de carbono es, además, más segura. "Poniendo en práctica unos pocos gestos sencillos logramos un importante ahorro de combustible y de emisiones. Si el 1 por ciento de la población europea aplicase estas técnicas dejaríamos de emitir más de

900 toneladas anuales de CO2 y mejoraríamos notablemente la seguridad en nuestras calles y carreteras" comentaba Javier Cabanas, responsable del área de Seguridad Vial de Ilunion y de la Escuela de Conducción y Seguridad Vial de ALD Automotive. Para Damian Tokmayier, responsable de ventas especiales y vehículos usados de Hyundai, "la tecnología ha permitido avanzar más rápido en esta década que en todas las anteriores juntas. Y de igual manera el entorno se irá adecuando progresivamente a las nuevas formas de conducir". "La comunicación y la publicidad pueden ayudar a generar la sensación de que existe un problema real y concienciar a los usuarios de la necesidad de solucionarlo. El reto es llegar

a los más jóvenes mediante referentes que ellos conozcan y con formatos que consuman y compartan para que realmente les llegue el mensaje", comentaba por su parte Chus Resines, director creativo de Ogilvy y responsable de la cuenta de la DGT. Para Nuria Alonso, del RACE es fundamental "seguir educando al consumidor y al conductor y ayudarlo en la toma de decisiones y a formarse constantemente durante todas las etapas de su vida". En esa misma línea, Jesús Monclús, director de prevención y seguridad vial de la Fundación Mapfre apuntaba que "el gran reto que se plantea es cómo reciclar a los conductores a lo largo de los años si en su mayoría la última formación que reciben es cuando son jóvenes".



▲ Los asistentes de esta mesa valoraron que la nueva movilidad puede traer una nueva seguridad vial.

PLAN MOVE 2025 LA ESTRATEGIA DE FUTURO DE ALD AUTOMOTIVE

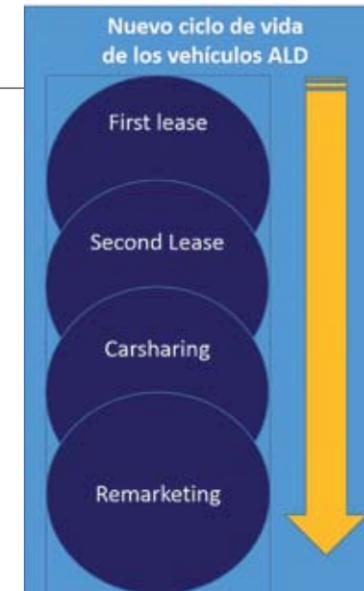
A finales de 2020, ALD daba a conocer las bases de "MOVE 2025". Su plan estratégico a escala global en el que, bajo el lema "Hay que moverse y hay que hacerlo ya", el grupo francés de movilidad presentaba sus por entonces principales objetivos para este quinquenio. "Un plan ambicioso que incide en la transformación que iniciamos hace ahora 5 años para aprovechar las importantes oportunidades de crecimiento que vislumbramos a medio y largo plazo de cara al futuro", según declaraba el CEO de ALD Tim Albertsen. Un plan con el que ALD busca posicionarse en pleno centro del nuevo mundo de la movilidad en un momento en el que esta se encuentra en plena evolución. ALD quiere elevar sus contrataciones hasta alcanzar los 2,3 millones, incluyendo en esa cifra los nuevos contratos efectuados que se produzcan a través de la adquisición de nuevas empresas complementarias. Un crecimiento en el que tendrá especial relevancia la actividad de la plataforma digital de arrendamiento privado desarrollada por la propia ALD y que actualmente ya es la líder del mercado. Para crecer, ALD contempla igualmente su expansión a nuevas zonas geográficas. ALD es la operadora con la cobertura directa más amplia a escala global, además de ser el número 1 en cuanto a operaciones de arrendamiento privado y proveedor de servicios de movilidad en Europa. Para 2025, su Plan estratégico MOVE contempla la presencia operativa de la marca en hasta 50 países, un 15 por ciento más que a finales de 2020. El crecimiento previsto para ALD

vendrá también de la mano del lanzamiento de nuevos productos, así como del volumen de actividad y de la flota de algunas de sus divisiones. En concreto, se ha previsto que la flota viva de ALD Flex duplique su número de unidades hasta las 60.000 en 2025 y que el arrendamiento de vehículos usados de ALD supere las 125.000 unidades ese año. La nueva estrategia de desarrollo del operador francés integrado en el grupo francés Societé Generale se basa en cuatro grandes pilares de actuación que tienen como principal objetivo fortalecer aún más las ventajas competitivas. De entrada, la marca debe moverse claramente ante sus clientes para mostrarse y ser reconocida a escala global como una única marca y como el proveedor más innovador en cuanto a productos y servicios de movilidad basados en la digitalización, la personalización, la flexibilidad y la experiencia que se proporciona a los clientes. El segundo pilar del plan fuerza a moverse para crecer. Así, ALD busca moverse para convertirse en el líder mundial en cuanto a soluciones de movilidad sostenible y para ello está ya ampliando tanto su cobertura geográfica a



▲ Tim Albertsen

escala global como el alcance a sus clientes incorporando nuevos socios en el ecosistema de movilidad mediante adquisiciones empresariales que le proporcionen mayor valor añadido y nuevas soluciones de movilidad. El tercer pilar sobre el cual construir el futuro supone moverse de forma responsable. Situando a las personas, tanto sus propios trabajadores como sus clientes, en el centro de su actividad y modelo empresarial y manteniendo una firme responsabilidad social corporativa de cara a la sociedad. Es en este campo de la RSC donde se inscriben los trabajos del Foro MOVE de movilidad sostenible que actualmente desarrolla ALD Automotive España, y del cual informamos en estas mismas páginas. Y un cuarto pilar, pero no por ello menos importante es el que le ha de llevar a moverse para garantizar el rendimiento económico de cara a sus socios y accionistas. Establecer un sólido marco operativo y comercial que permita generar valor durante el ciclo económico para hacer crecer a la empresa de manera rentable y sostenible. El Plan MOVE 2025 plantea transformar el modelo comercial que ALD seguía en 2020 en uno nuevo en el cual se contempla que los vehículos de su flota se arrenden durante más tiempo hasta llegar, incluso, a representar toda la vida útil de los mismos. La estrategia establece una nueva estrategia de precios acorde al mercado que permita alcanzar una nueva fase de arrendamientos de ciclos múltiples en la que se contemplan igualmente operaciones de carsharing, venta de vehículos usados,



desarrollo de la distribución multicanal, etc. ALD confía en generar con ello un crecimiento del 30 por ciento para sus vehículos usados con el fin de protagonizar ventas o nuevos arrendamientos por parte de los clientes minoristas. ALD espera incrementar en 125.000 unidades este segmento de su flota y reducir los actuales riesgos de pérdidas en el valor residual de las mismas. Acelerar los procesos de digitalización que ya se viven en la empresa y liderar la transición hacia la movilidad eléctrica acompañando a los clientes en su cambio a la nueva era digital y en la transformación de sus flotas hacia vehículos de menores emisiones mediante atractivos planes y operaciones de renting con vehículos eléctricos con servicios incluidos que faciliten mayores ahorros y mejoras en la calidad de los servicios. Según las previsiones de ALD en su plan MOVE 2025, los vehículos eléctricos supondrán el 30 por ciento de la flota en alquiler Para 2025 y del 50 por ciento en las entregas a clientes del 2030.

de finalizar el presente año. De los dos primeros damos cumplida información, mientras que la correspondiente a los dos últimos la proporcionaremos en nuestro último número del año, a primeros del mes de diciembre.

El actual momento que vivimos fuer-

UN CAMBIO DE MODELO QUE NOS OBLIGA A ANTICIPARNOS EN LO POSIBLE A TODO CUANTO ESTÁ POR VENIR

za aún más esta función de análisis y colaboración entre entidades para, en medio de las grandes tensiones globales que como nunca antes se están produciendo sobre la sociedad, proseguir con la tan necesaria transición ecoló-

gica y energética que nuestro futuro demanda. Un cambio de modelo que nos obliga a anticiparnos en lo posible a todo cuanto está por venir con el fin de saber que va realmente a pasar para poder lograr que realmente suceda aquello que como sociedad queremos

PROYECTOS DE DESCARBONIZACIÓN YA INICIADOS NO SON REVERSIBLES. Y POR ELLO ES NECESARIO CONTINUAR INVIRTIENDO

que pase de cara a nuestro futuro. Los importantes proyectos de descarbonización ya iniciados no son reversibles. Y por ello es necesario continuar invirtiendo y mantener los compromisos adquiridos y las alianzas surgidas en todos los sectores con el fin

FORO MOVE ALD
**EN PRIMERA PERSONA:
ANTONIO CRUZ, SUBDIRECTOR GENERAL ALD AUTOMOTIVE.**

Los desafíos de la movilidad sostenible, a debate en el foro MOVE 2022 de ALD Automotive. Reducir el impacto medioambiental de los medios de transporte ha pasado de ser una preocupación del futuro a convertirse en una exigencia del presente. Y es que, a lo largo de la historia, la manera de movernos ha condicionado todas nuestras decisiones. Sin embargo, hoy más que

y otras voces relevantes en el ámbito del transporte, la sostenibilidad o la tecnología, con el fin de debatir sobre algunos de los desafíos del sector en torno a la movilidad sostenible, dentro de un contexto cambiante y complejo como el actual. De acuerdo con datos del Ministerio de Transición Ecológica, las actividades relacionadas con el transporte son las responsables de una

cuarta parte de las emisiones totales de gases de efecto invernadero en nuestro país y, de ellas, el 95% proceden del transporte por carretera. De hecho la Agencia Europea del Medio Ambiente ha asegurado que la polución está relacionada con la muerte de más de 30.000 personas al año en España. Se trata de cifras que muestran la magnitud del desafío que tenemos frente a nosotros y la necesidad urgente de apostar por una movilidad sostenible.

El primer encuentro ha llevado el título "Incertidumbre energética y retos de la movilidad en el siglo XXI" y en él se han analizado algunas cuestiones relacionadas con nuestra forma de movernos como sociedad, tales como el teletrabajo, la renovación del parque automotriz, el transporte en las ciudades y fuera de ellas, así como la economía circular.

Pero, para cumplir los objetivos de descarbonización, se requiere de inversión, de compromiso y alianzas público-privadas entre todos los sectores y de una apuesta decidida por la i+D+i, pero también de un cambio de mentalidad colectivo que ayude a construir una nueva movilidad cero emisiones que garantice nuestro bienestar y el de las futuras generaciones.

A pesar de que se ha hecho hincapié en ciertos inconvenientes actuales como la falta de puntos de recarga fuera del entorno urbano o incertidumbres como la forma de reutilizar las baterías cuando lleguen al final de su vida útil, el encuentro resaltó el avance de la electromovilidad en nuestro país. Prueba de ello es que las ventas de coches electrificados aumentaron hasta un 55% en 2021 en comparación con el año anterior.

Por su parte, la segunda mesa del foro MOVE de ALD ha llevado por título "Seguridad vial en un mundo interconectado" y en ella se ha analizado la forma en la que los avances tecnológicos y una creciente concienciación ciudadana en materia de seguridad vial han permitido en los últimos años una importante reducción de la siniestralidad.

Si a finales de los 80 alrededor de 6.000 personas perdían la vida cada año en las carreteras de nuestro país, en 2021 el dato se situaba en 1.004 víctimas. Esta bajada es resultado de décadas de campañas de concienciación y de mejoras tanto técnicas como mecánicas de los vehículos en circulación que, sin embargo, aún está lejos del objetivo cero víctimas marcado por la ONU

con el horizonte 2050. La conducción segura debe también ser sostenible y es en ese contexto en el que surge un concepto clave: la conducción sostenible que, además de cuidar la seguridad, pone el foco en el ahorro de combustible y la consiguiente reducción de la huella de carbono de los vehículos. Un tipo de conducción para que es necesaria la pedagogía y la información; solo así la ciudadanía podrá aprovechar al máximo las ventajas que la innovación les ofrece en materia de sostenibilidad y seguridad.

En las próximas semanas continuarán estos encuentros que constituyen una muestra más del compromiso de ALD Automotive con la sostenibilidad, un aspecto clave en el plan estratégico "Move 2025" de la compañía en el cual establece que en el año 2025 el 30% de todos los contratos nuevos serán de vehículos eléctricos (entre VE, PHEV y de hidrógeno), y que en 2030 el 50% de los contratos serán de eléctricos puros.

Todo ello sin dejar de lado la seguridad, uno de los aspectos clave de su trabajo. La compañía lleva a cabo iniciativas como la Escuela de Conducción de ALD, en la que pone a disposición de sus clientes cursos de perfeccionamiento, con el fin de lograr una conducción eficiente y responsable.

En definitiva, la empresa impulsa flotas a la vanguardia tecnológica y medioambiental que le hacen posicionarse como uno de los actores principales de la electromovilidad inteligente y segura como una apuesta del presente y una alternativa viable para el futuro.



nunca la apuesta por una movilidad sostenible e inclusiva es un imperativo al que todos debemos atender, no solo por las generaciones futuras sino por nosotros mismos. Por ello, ALD Automotive, compañía de renting y gestión de flotas, ha puesto en marcha el foro MOVE de Movilidad Sostenible 2022 en el que, a través de cuatro encuentros, reúne a expertos, profesionales

**LAS CIUDADES DEL 2100, IRRECONOCIBLES.
LA MOVILIDAD TRANSFORMARÁ NUESTRO ENTORNO**

Las expectativas de los arquitectos por el futuro de las ciudades van mucho más allá de lo imaginado. La movilidad de sus habitantes en las ciudades está condicionando una importante transformación que las grandes ciudades van a experimentar de aquí a finales de siglo y que, aunque aparentemente no nos demos cuenta, ya se ha iniciado. ¿Qué fue antes: el huevo o la gallina? Con el actual proceso transformador vendría a ser lo mismo. El urbanismo de la ciudad, su proyección hacia el futuro, impacta directamente en sus habitantes, pero también es la movilidad que estos adoptan para sus desplazamientos y sus nuevos comportamientos los que están generando un importante cambio en las variaciones de los planteamientos que rigen la estructura de la unidad urbana. En todo caso, lo que una gran mayoría de especialistas en la materia parecen tener claro es que el futuro de muchas grandes ciudades, Madrid entre ellas, no pasa por ser el de una ciudad caótica, oscura o contaminada, como nos planteaban antaño películas de culto como Blade Runner y otras semejantes. Parece que finalmente nos hemos dado cuenta de que el entrono en el que vivimos condiciona fuertemente nuestra salud, bienestar psíquico y social. De que la distribución y forma que las calles y vías por las que nos movemos en nuestros desplazamientos urbanos también cuenta de cara a nuestro bienestar de ahí que cada día prestemos mayor atención a los desarrollos urbanísticos que nos dan acceso a servicios básicos como la sanidad, la educación, las condiciones y calidades

del transporte o la presencia de parques, jardines y zonas deportivas en nuestro día a día urbano. Madrid no se transformará en una ciudad verde. Pese a lo que pueda parecer, ya lo es. Es la cuarta ciudad más arbolada y con mayor extensión de zonas verdes del mundo. De hecho, es de las pocas que cuentan, desde hace años, con un censo sobre su arbolado y el estado del mismo. Eso no quita que la ciudad vaya a seguir avanzando en esa línea y potencie mucho más aún la presencia de la naturaleza en el interior de la ciudad. Según numerosos arquitectos esta se va a ir integrando cada vez más en el aspecto y apariencia de numerosos edificios, especialmente en sus terrazas y azoteas, aunque también en sus viales. Ejemplos de ello los tenemos en la reciente plantada de 423 nuevos árboles desde la plaza de Colón hasta la Paz en la principal vía que cruza la ciudad de norte a sur o en la aparición de nuevas fachadas verdes como la del Centro de Mayores de la calle Pez Austral. Los arquitectos consideran igualmente que Madrid está en condiciones de completar su cinturón verde y de crear con él una superficie que operará como bosque interior que conectará la ciudad de este a oeste, desde La Elipa y la zona del Retiro hasta la Casa de Campo; y de norte a sur, desde los parques situados al norte de la ciudad que la unifican con la sierra de Guadarrama hasta los que la cierran en Usera o Villaverde. El Madrid del futuro se podrá atravesar recorriendo zonas verdes cada vez más amplias y sin cruzarse apenas con coches y tráfico urbano. El actual concepto de un Madrid dividido en los tradicionales



anillos que conforman sus viales de alta capacidad dejará de existir gracias a que los distintos huecos urbanos existentes se irán progresivamente cosiendo e imbricándose entre sí. Un cambio ciertamente radical que nos llevará del actual 80 por ciento de espacio público que la ciudad destina a los coches privados a porcentajes mucho menores y más razonables, especialmente si tenemos en cuenta que apenas el 30 por ciento de la población de la ciudad se desplaza en este medio de transporte a diario, concentrándose el tráfico en apenas el 25 por ciento de las calles de Madrid. Las nuevas políticas y normativas de movilidad que se están implantando en las grandes ciudades nos indican que estos procesos ya se han iniciado y que, inexorablemente, el vehículo privado va a desaparecer del centro de las ciudades. En apenas 80 años, ningún ciudadano va a querer disponer de un vehículo privado para sus desplazamientos por la ciudad. En un entorno en el que tanto la movilidad compartida como la conducción autónoma ya estarán totalmente implantadas, la oferta de movilidad será mucho más eficiente y capaz de desplazar a cada ciudadano a su destino de manera más eficiente y solidaria.

Habrán coches, sí, pero estos pertenecerán a servicios de sharing y transporte compartido que generarán un ambiente de movilidad muy variado y ampliamente accesible. Con un metro moderno, autobuses eléctricos, carsharing, vehículos de movilidad personal como motos, bicicletas y patinetes eléctricos,... De igual modo contemplaremos progresivamente como avanza la movilidad autónoma y los servicios derivados de ella que incluso nos permitirán ver a drones para pasajeros surcar los cielos de la ciudad y aterrizar en azoteas habilitadas para tales servicios. De hecho, aprovechando los fondos europeos de recuperación, Ferrovial ya ha presentado una idea para construir 20 aeródromos para taxis eléctricos aéreos. Aunque evidentemente antes de ello habrá que resolver los problemas de seguridad y de tráfico aéreo que estos pueden llegar a provocar. Todas estas transformaciones van a permitir a los urbanistas de las ciudades destinar mayor espacio urbano a la creación de nuevos bulevares y paseos acondicionados para el uso y disfrute de los peatones al tiempo que se irá reduciendo progresivamente el que hoy ocupan los vehículos particulares.

de desarrollar las acciones de I+D+I ya arrancadas y establecer otras nuevas que nos conduzcan rápidamente al cumplimiento eficaz y sostenible de los proyectos y previsiones previamente establecidos.

Lo que es evidente es que en nues-

"LA MANERA DE DESPLAZARNOS NOS DEFINE Y MARCA NUESTRAS DECISIONES A NIVEL INDIVIDUAL"

tra sociedad actual "la manera de desplazarnos nos define y marca nuestras decisiones a nivel individual". El sector de la movilidad permanece en continuo desarrollo y evolución, afrontando de continuo una permanente revolución que además de buscar a los nue-

vos tiempos que marca la sociedad está en estos momentos aportando un importante impulso transformador a esta, especialmente en el ámbito de la convivencia de las ciudades donde todos estamos forzados a adaptarnos a los nuevos tiempos al tiempo que se

EL SECTOR DE LA MOVILIDAD PERMANECE EN CONTINUO DESARROLLO, AFRONTANDO UNA PERMANENTE REVOLUCIÓN

nos exige ser más verdes, eficiente y aportar mayor sostenibilidad que nunca antes.

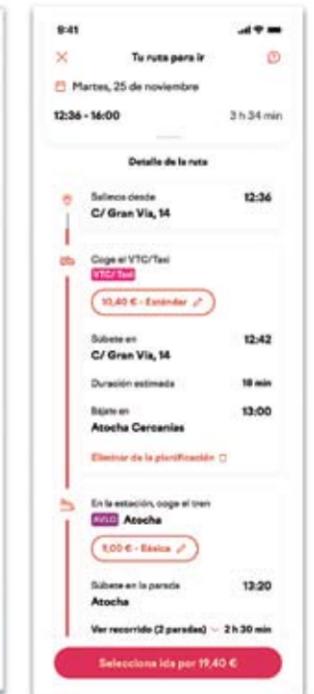
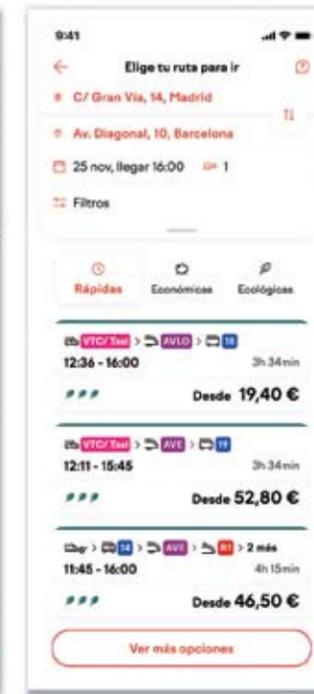
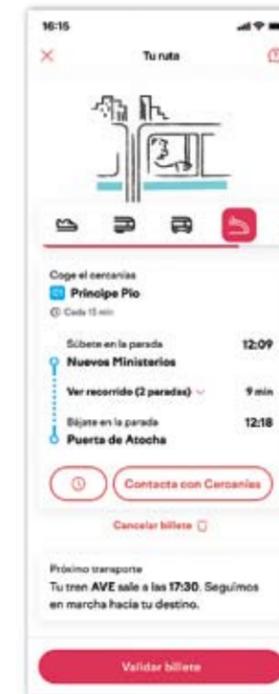
Y la razón para todo ello es muy simple. Para poder permanecer, es preciso adaptarse y evolucionar; en una palabra, evolucionar.

LA PRIMERA PLATAFORMA DE MOVILIDAD QUE COMBINA SERVICIOS PÚBLICOS Y PRIVADOS.

SENCILLA, FÁCIL Y RÁPIDA DE USAR
PLANIFICA, RESERVA Y PAGA DESDE UNA MISMA APLICACIÓN

Los usuarios de medios de transporte que quieran desplazarse por todo el país a dónde quieran y cómo quieran tendrán en dōcō su mejor herramienta. Llegar a cualquier destino de la forma más sencilla será a partir del lanzamiento de la plataforma mucho más rápido, cómodo y seguro.

En apenas cuatro pasos, cualquier ciudadano puede acceder a los servicios de dōcō. El primero de todos ellos es descargarse la aplicación e instalarla en su dispositivo móvil. Disponible tanto para sistemas Android como iOS, en apenas unos minutos todo el proceso estará completado. El proceso es simple. Una vez descargada e instalada la aplicación, lo primero que debe hacer el cliente es registrarse en la misma, aportando su dirección de correo electrónico, creando una contraseña e introduciendo el medio de pago (número de tarjeta de crédito) con el que se van a abonar los servicios. Igualmente, deberá introducir tanto el número de su DNI como el del carnet de conducir si lo tuviera. Esto es completamente necesario para poder acceder a servicios de carsharing, motosharing, etc. Tras efectuar su registro como usuario de la plataforma, esta igualmente precisa conocer



cuáles son tus preferencias a la hora de establecer un viaje. Después únicamente deben introducir el punto de origen y el de destino. Dōcō les ofrecerá las mejores combinaciones existentes y disponibles en tiempo real para poder efectuar su ruta y llegar a su destino. El usuario únicamente tiene que escoger la suya entre las más rápidas, las más económicas o las más sostenibles. En este sentido, la plataforma de Renfe ofrece un servicio de

información realmente eficaz para conocer la oferta de servicios existente para poder programar adecuadamente el viaje o desplazamiento. Adicionalmente, el usuario también puede efectuar las debidas reservas de billetes y el pago de los servicios de transporte que precisa utilizar durante el mismo, así como recibir informaciones precisas sobre su viaje (horarios, incidencias, precios, etc). La nueva plataforma

de movilidad cuenta con la tecnología necesaria para poder ofrecer la solución de movilidad que más se ajuste a las necesidades reales de cada persona para poder efectuar su traslado. Desde el tipo de vehículo que precisa para trasladarse de su punto de origen (su domicilio, su trabajo, ...) hasta el que le llevará finalmente a su destino pasando por cuantos servicios intermedios precisa combinar para efectuar todo su trayecto.

Renfe inicia el lanzamiento de Dōcō

Llega Dōcō, la nueva plataforma multimodal de movilidad de Renfe que integrará todo el sistema de transporte público urbano e interurbano con los servicios privados y compartidos de transporte existentes para agrupar en una única factura los pagos que los usuarios tienen que hacer en sus desplazamientos, desde su punto de origen hasta llegar a su destino.

La nueva plataforma de movilidad de Renfe permite a los usuarios planificar su viaje de la manera más conveniente para ellos atendiendo tanto al precio del mismo en función de los distintos modos de transporte disponibles

que debe utilizar para realizarlo, como al tiempo que cada uno de ellos emplea en efectuar sus recorridos, como al confort que para el usuario conlleva el poder utilizarlos.

Dōcō integra por primera vez en

una plataforma la oferta disponible de medios de transporte, tanto públicos como privados para realizar un desplazamiento. Desde la puerta de su casa hasta su destino, el cliente puede, por primera vez, programar previamente



▲ Dōcō va a permitir que cada usuario diseñe su trayecto contando con todas las alternativas de movilidad disponibles en el mercado.

te el mismo, seleccionar los medios de transporte que prefiere utilizar en función de su accesibilidad, tiempo empleado, comodidad y precio, así como generar un único pago por el uso combinado de todos ellos.

Según anunció el presidente de Renfe Isaiás Taboas durante la presentación de Dōcō, la nueva aplicación móvil ofrecerá una "solución única de servicios de movilidad que acompañará a las personas ofreciéndoles una gran variedad de combinaciones de transportes aportándoles con ello la posibilidad de planificar, reservar, pagar y viajar de puerta a puerta de su origen a su destino en cualquier punto del país mediante el uso de una misma aplicación".

Isaiás Taboas, presidente de Renfe, ha anunciado el nombre y el próximo



DŌCŌ

DOCOMOBILITY.COM UN SERVICIO COMPLETAMENTE DIGITAL

Planifica, reserva, paga y viaja en tren, taxi, VTC, autobús, moto o patinete para llegar desde donde quieras a donde deseas y como quieras de la manera más económica, rápida o sostenible posible. Así contada, la oferta de movilidad de dōcō es realmente imbatible.

Dōcō es mucho más que un planificador de viajes como los que actualmente conoces. Por primera puedes conocer, planificar, contratar, usar y pagar a través de una misma aplicación cuantos servicios de transporte precisas para efectuar tus desplazamientos, ya sean estos de carácter urbano o interurbano, para llegar desde cualquier punto de España a cualquier otro lugar del país. Y todo La plataforma de movilidad creada por Renfe integrará tantos los servicios que ofrece el grupo ferroviario español (AVE, larga distancia, cercanías, ...) con los de las empresas tanto públicas como privadas de transporte existentes en cualquier lugar del país, para ponerlos a la disposición de los clientes a la hora de efectuar sus desplazamientos.

De esta manera, el cliente únicamente tiene que elegir el trayecto que mejor se adapta a sus necesidades en función de su precio, de la rapidez y comodidad del mismo o de su sostenibilidad a la hora de proteger el medioambiente. Independientemente de la edad o del tipo de medio que habitualmente use, en la plataforma de movilidad de dōcō es posible encontrar la ruta que mejor se adapte a los gustos y preferencias del cliente para realizar su viaje. Además, mientras este utilice la plataforma estará permanentemente acompañado por los servicios de la plataforma, mediante los cuales dispondrá de toda la información relevante que de manera puntual y en tiempo real se vaya produciendo respecto de la marcha del viaje, las posibles incidencias que pudiera encontrar durante el mismo, así como un servicio exclusivo de ayuda para poder solventarlas y buscar posibles alternativas. En pocas semanas, dōcō va a iniciar su funcionamiento. Lo va a hacer inicialmente de manera gradual y a modo de prueba.



Para ello, Renfe está buscando a los primeros "early users", esas personas que gustan de ser los primeros en probar y adoptar los nuevos servicios que se lanzan al mercado. A través de la web www.docomobility.com, los usuarios interesados pueden ya registrarse para ser los primeros en poder bajarse la aplicación, instalarla en sus dispositivos móviles y empezar a utilizar. En ella, bajo el epígrafe "Reserva tu asiento en dōcō" se ha abierto una lista de espera a través de la cual Renfe va a seleccionar a posibles usuarios del servicio por toda España mediante los

cuales experimentar y poner a punto el eficaz funcionamiento del servicio y de la plataforma en los distintos territorios de España. En dōcō, Renfe combina el uso de sus servicios con los de las empresas de transporte públicas o privadas disponibles para ofrecer distintas opciones de servicio para llevar a cualquier persona desde cualquier punto de origen a cualquier punto de destino en toda España. Para dar a conocer la plataforma y acercar su funcionamiento al mayor número de usuarios posible, Renfe ya ha habilitado los medios necesarios. Así, dōcō ya cuenta con su propia página web

lanzamiento tanto de la nueva marca de movilidad como del blog, la web y los canales de redes sociales con los que Renfe va a operar en el futuro este nuevo servicio de movilidad que viene a reemplazar a su hasta la fecha conocido proyecto Renfe as a Service (Raas)

Dōcō se convierte de esta manera en la nueva plataforma integral de movilidad del grupo. Con el lanzamiento de esta nueva marca, Renfe se posiciona en el mercado como la primera empresa pública gestora de servicios de movilidad de puerta a puerta, conectando en una única plataforma distintos servicios combinados de transporte público e interurbano con servicios privados y compartidos de transporte

La nueva aplicación móvil permite planificar, reservar y, mediante un único pago, disfrutar de cuantos servicios son precisos de todos cuantos se ofrecen para que los viajeros lleguen desde su punto de origen señalado hasta el de su destino deseado. La aplicación pone a disposición del cliente una experien-

DŌCŌ INTEGRA POR PRIMERA VEZ EN UNA PLATAFORMA LA OFERTA DISPONIBLE DE MEDIOS DE TRANSPORTE, TANTO PÚBLICOS COMO PRIVADOS PARA REALIZAR UN DESPLAZAMIENTO.

cia de viaje completa y a la medida de cuanto precisa para desplazarse durante su recorrido.

Dōcō funciona como una plataforma abierta, inclusiva e integradora de cuantas operadoras de servicios de movilidad se integra bajo su nuevo ecosistema de movilidad. La nueva plataforma digital de servicios de movilidad del Grupo Renfe aspira a facilitar,

de manera gradual, los movimientos de cualquier persona en todo el entorno del territorio nacional. Lógicamente, de manera inicial,

Aunque aún habrá que esperar unos meses a que termine su período de pruebas, Renfe ya ha iniciado el lanzamiento de la nueva plataforma de movilidad y servicios añadidos que viene a reemplazar a los servicios que hasta la fecha ofrecía bajo la denominación "Renfe as a Service" (Raas), una oferta combinada de servicios de movilidad en la que la compañía ferroviaria llevaba años trabajando para proveer de servicios MaaS (Mobility as a Service - Movilidad como servicio) a sus clientes en toda España.

Bajo la denominación comercial Dōcō (apócope de las palabras "dónde" y "cómo") Renfe ofrece una plataforma integral de movilidad para facilitar los desplazamientos y viajes puerta a puerta por toda España. Dōcō ofrece la posibilidad de planificar, reservar, pagar y viajar a través de una misma aplica-

LA COMPETENCIA REACCIONA. UBER SUMA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE MADRID A SU APLICACIÓN

Del mismo modo que las empresas privadas se pueden sumar a dōcō, también es posible que estas reaccionen e integren en las suyas los medios de transporte públicos disponibles en sus zonas de actuación. Uber ha sido la primera de todas ellas en reaccionar y acaba de integrar en su plataforma de movilidad la lista de opciones de transporte público existente en Madrid para poder realizar el mismo desplazamiento. Así, desde la app de Uber ya es posible conocer en tiempo real las opciones que el cliente tiene a su alcance de poder utilizar el transporte público para llegar a su destino de forma fácil, rápida y sostenible. Al introducir su destino, el cliente también va a recibir información y podrá visualizar

a través de la pantalla de su dispositivo móvil tanto el importe como la hora de llegada a su destino tanto si efectúa el desplazamiento en uno de los vehículos que la plataforma pone a su disposición como si lo realiza utilizando los medios de transporte público a su alcance. De esta manera, el cliente puede conocer antes de efectuar la contratación de su viaje cuáles son sus opciones para desplazarse tanto en autobús como en los servicios de cercanías o metro y elegir con total conocimiento de las posibilidades a su alcance el itinerario y los modos de transporte que más rápido le trasladen a su punto de destino. La aplicación de Uber también

le permite, al igual que sucede cuando contrata un vehículo Uber, visualizar en tiempo real su recorrido en el servicio de transporte público elegido a través de la propia plataforma hasta que alcance su destino. La propia aplicación sugiere al viajero la ruta más efectiva, acorde a las preferencias que el usuario tiene seleccionadas en la aplicación y a su historial de viajes con la plataforma, la mejor ruta a seleccionar mediante modos de transporte público para efectuar su viaje,

el tiempo que deberá emplear en efectuar su desplazamiento (acorde a la información existente en tiempo real sobre su funcionamiento y posibles incidencias) y el coste económico del precio a pagar por los mismos.



ción la movilidad que ofrecen tantos servicios públicos de transporte (AVE, Renfe, Cercanías, matro, ...) como privados (empresas de autobuses, VTC, taxi, carsharing, etc) aportando así al cliente una gran variedad de posibles combinaciones de medios de transporte mediante los cuales poder efectuar su desplazamiento.

Con el lanzamiento de Dōcō, Renfe se convierte en la primera empresa pública gestora de servicios de movilidad puerta a puerta. Su nueva plataforma conecta por primera vez en una única app servicios de transporte público urbanos e interurbanos con servicios privados y compartidos de transporte. Dōcō permite a los clientes planificar, reservar y abonar desde el inicio mediante un pago único todos los servicios de desplazamiento que la aplicación ofrece, lo que supone una importante ganancia de tiempo y mayor comodidad para el pasajero.

Todo ello bajo una misma experiencia de cliente, puesto que Renfe acompañará al usuario del servicio durante todo el proceso creando un desplazamiento a la medida de lo que este necesita. En breves semanas y de manera completamente gradual, mediante el uso de Dōcō los clientes dispondrán de una "plataforma abierta, inclusiva e integradora de las diferentes operadoras del nuevo ecosistema de movilidad existente disponible en cada zona



de España que les facilitará todos sus movimientos en cualquier entorno (urbano, interurbano, rural, etc) del territorio nacional".

El nombre de Dōcō (creado a partir de los conceptos de ¿dónde? y ¿cómo? hace realidad la idea de ofrecer las múltiples opciones existentes en el mercado a los viajeros para que estos efectúen su viaje. Dōcō abre las puer-

tas realmente a la posibilidad de elegir a dónde ir y cómo hacerlo de la manera más fácil y sencilla y conociendo en tiempo real la verdadera disponibilidad de medios de transporte a nuestra disposición, los tiempos combinados que nos llevará disponer de todos ellos y el precio conjunto que su uso nos va a costar para realizar el trayecto que precisamos hacer.



HABLAMOS CON... MANEL VILLALANTE, DIRECTOR GENERAL DE DESARROLLO Y ESTRATEGIA DE RENFE

“Dōcō permite a Renfe ofrecer servicios de movilidad de puerta a puerta”

¿Qué persigue Renfe con el lanzamiento de Dōcō?

Dentro de los objetivos estratégicos de la compañía, queríamos que Renfe no fuera únicamente un operador de transporte ferroviario, sino que sin dejar de serlo también pudiéramos ofrecer o cuanto menos acercar servicios de movilidad puerta a puerta a nuestros clientes. Esto, evidentemente, no podemos hacerlo solos, sino que tenemos que hacerlo en colaboración con otras empresas o medios de transporte.

Manuel Villalante. - Este planteamiento coincide de pleno con el actual proceso de transformación digital lo que nos facilita sobremanera la posibilidad de ofrecer estos productos MaaS (Mobility as a Service- Movilidad como servicio). Y aunque es algo que nosotros no hemos inventado, esto no lo hemos inventado nosotros, sino que —ya surgió

hace algunos años en otros países como Finlandia— si que hemos llevado el producto un poco más allá. Nuestro concepto no sólo permite a partir de un simple click planificar viajes multimodales, también facilita poder efectuar un único pago mediante el cual abonar todo el costo del viaje multimodal.

¿Cómo se genera Dōcō?

Hace ya unos años que creamos creamos Renfe as a Service (RaaS), un servicio en el que en su día no pusimos mucha imaginación a la hora de elegir el nombre. Aquel proyecto inicial es el que nos ha servido de base para ir trabajando, analizando y desarrollando durante estos dos últimos años. Su actividad nos ha aportado los conocimientos necesarios sobre los procedimientos a seguir y las necesidades a cubrir para el verdadero desarrollo de este servicio digital.

Adquiridos esos conocimientos a través de RaaS, licitamos el proyecto y lo adjudicamos a una unión temporal de empresas (UTE) mediante un contrato de cinco años de duración por un valor total de 45 millones de euros. Este contrato es un concepto nuevo en la administración, pues no sólo es un contrato de suministro y desarrollo tecnológico de la plataforma, también lo es de partneriado. Es decir, que los ganadores del mismo tienen supeditados una parte importante de sus ingresos a la consecución de unos objetivos y KPIs en términos de número de viajes contratados a través de la plataforma, de la demanda alcanzada, del número de cadenas formales realizadas con otras empresas, etc. En suma, no sólo se trata de que el producto esté acabado sino de que este tenga además una respuesta positiva.

Y durante este último año hemos es-

tado elaborando lo que serían las cifras y las características del proyecto, sus distintas fases, la búsqueda de un nombre adecuado para el producto y preparar su lanzamiento al mercado. En cuanto al tema del nombre, ha sido elegido directamente por especialistas y profesionales del mundo del marketing y se basa directamente en el concepto de “dónde quieras y cómo quieras”, de ahí el término Dōcō.

Tanto la nueva marca como el proyecto en su conjunto han sido presentados recientemente por el presidente del Grupo Renfe, Isaías Taboas, y ahora justo nos encontramos en el minuto 0, de lanzamiento del mismo. Este se va a producir de una forma gradual en cuya primera fase vamos a buscar usuarios que se inscriban voluntariamente a través de la web del servicio (www.docomobility.com, que ya está operativa, de forma que desde primeros de octubre ya podamos ir probando mediante operaciones reales un mínimo producto viable que nos permita apreciar lo que la plataforma puede llegar a realizar, aunque de momento esté acotada a un número de servicios determinados con sólo unos territorios (en concreto, la Comunidad de Madrid), con todas sus funcionalidades activas.

¿Qué es Dōcō?

Como se puede apreciar es un proyecto innovador en el mundo, pues no existe una plataforma con semejante profundidad tecnológica y que permita al conjunto de un país de la dimensión que tiene España disponer de un producto semejante. Lo que la plataforma perseguirá es que los clientes puedan solicitar vía móvil, vía ordenador o de cualquier otro dispositivo móvil, como desplazarse de un punto a otro y que esta les aporte diferentes formas o combinaciones para hacerlo utilizando los diferentes modos de transporte a su alcance durante el trayecto. La plataforma no sólo le sugerirá las rutas y los medios de transporte disponibles en cada uno de ellos, también mostrará el precio de cada uno de ellos, el tiempo a invertir en cada tramo del desplazamiento y el impacto ambiental, así como la huella de carbono que este movimiento va a generar con cada medio de transporte. Y en base a estos criterios es el usuario el que decide que opción es la más adecuada para sus intereses.

Hasta aquí, en el mundo existen otra serie de plataformas y servicios que ofrecen experiencias semejantes a sus clientes. Lo que realmente es novedoso es que la plataforma de Dōcō te permitirá pagar de forma integrada y única el viaje del mismo modo que si el pasajero estu-

viera utilizando de modo independiente cada uno de los modos de transporte que va a utilizar. Además, el cliente tendrá durante el viaje que está realizando una atención integrada especialmente dirigida a él, personalizada.

La plataforma te acompañará, por así decirlo, de manera permanente durante tu viaje, lo que permitirá que en el caso de que pudiera surgir cualquier incidencia durante el mismo pueda ayudarte a resolverla. Bien a través del propio móvil, bien en un centro de atención al cliente que ya se está poniendo en marcha y que va a estar ubicado en la ciudad de Mérida, desde dónde se van a atender todas las posibles incidencias que surjan en el uso de la plataforma.

Desde el citado centro de atención al cliente se resolverán todos los problemas. En el caso de que esos problemas de primer nivel no sean resolubles desde el propio centro, derivarán directamente el caso al centro de atención al cliente del operador concreto en el que se está produciendo la incidencia (la compañía de taxi o VTC, de autobuses, o la propia Renfe).

LO QUE LA PLATAFORMA PERSEGUIRÁ ES QUE LOS CLIENTES PUEDAN SOLICITAR VÍA MÓVIL, VÍA ORDENADOR O DE CUALQUIER OTRO DISPOSITIVO MÓVIL, COMO DESPLAZARSE DE UN PUNTO A OTRO

¿Utiliza Dōcō técnicas de inteligencia artificial?

Sí. A medio plazo, es decir, a unos tres años vista, queremos dar un mayor impulso a la plataforma. La idea es que esta no sólo te ayude a planificar y a que tú decidas, y que te acompañe o resuelva las posibles incidencias, sino que, además, gracias a la inteligencia artificial y al conocimiento de tus pautas de comportamiento —salvaguardando siempre como un bien absoluto tu privacidad— la plataforma mantenga una actitud propositiva para contigo como cliente, ofertándote paquetes de movilidad específicos para tus desplazamientos más habituales, aunque tú no los hayas solicitado. Es decir, la plataforma irá mediante técnicas de aprendizaje automático o machine learning aprendiendo más de ti, de tus desplazamientos habituales, para proponerte las mejores alternativas al mejor precio.

Y de todo esto apenas hay nada. En el mundo aún no hay una plataforma semejante y en España, aunque existen plataformas privadas que actúan de manera semejante, en cuanto a cuestiones de pago conjunto tampoco hay nada. Es un proyecto mucho más complejo de lo que parece a primera vista y que cuando uno contempla la aplicación por primera vez se piensa que es como muchas otras de las ya existentes, mucho más sencillas. En Dōcō hay mucha innovación. La plataforma no sólo te guía y conduce por un medio de transporte único, sino que lo hace por muchos de manera combinada, cogiendo información actualizada en tiempo real de cada una de ellas, permitiéndote usar el servicio tal y como si lo estuvieras haciendo en cada una de ellas, facilitándote el pago combinado de todos los servicios que vayas a utilizar unificándolo en una sola cuenta y bajo un mismo concepto y resolviendo cualquier duda o incidencia que pudiera surgir durante el trayecto. Más acompañamiento no es posible.

¿Cuándo y cómo estará accesible Dōcō a todos los clientes y territorios?

El 15 de noviembre es la fecha elegida para el arranque definitivo de la aplicación. La plataforma integrará todos los servicios de la red de Renfe, e integrará los servicios de transporte de las 15 principales ciudades de España. Es decir, se podrá pagar a través de la plataforma el uso de los servicios de operadores de movilidad de coche compartido, de patinetes públicos, de moto sharing, de VTC y de taxi. La plataforma permitirá contratar estos servicios en un radio de alrededor de 30 kilómetros en torno a cualquier estación de servicios de ferrocarril.

Además, el 15 de noviembre también se ofrecerá a través de la plataforma información de todos los servicios de transporte público, es decir, su cuadro de horarios, líneas, rutas, etc. en todas las ciudades de España. En las grandes ciudades (Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia, ...) tenemos ya integrados alrededor de 8 operadores en cada una de ellas, aunque inicialmente están funcionando todos en la fase de planificación del viaje, no en la de pago único del mismo. En las ciudades y provincias de densidad de población media tenemos unos cuatro cinco operadores y en la de menor volumen de población contaremos en esa misma fecha con al menos dos o tres operadores en cada una de ellas. Todo eso estará disponible desde el minuto uno de la puesta en marcha de la operación.

Desde el primer momento el cliente podrá solicitar su viaje para desplazarse



se desde una dirección exacta en Barcelona a otra por ejemplo en Madrid. La plataforma le suministrará información adecuada sobre las posibles combinaciones a elegir. Desde el taxi, el autobús, o el metro que le ha de conducir hasta la estación de Renfe, el tren que en ella ha de tomar, y el VTC, moto o coche compartido o metro que le llevará hasta la dirección que puso en Madrid. Inicialmente sólo podrá pagar al comienzo de su viaje íntegramente los servicios que antes hemos comentado; es decir, aquellos servicios cuyas tarifas y precios ya estén cargadas en los servicios de la aplicación, aunque obviamente la idea es que cuanto antes estén todos integrados en la misma. Nuestra voluntad es llegar a acuerdos de pago integrado con todos los operadores. Ese es un trabajo muy lento y laborioso que tenemos que hacer uno por uno con todos ellos.

La legislación europea obliga a que toda la información relativa a rutas y horarios esté accesible y actualizada en el new Access point del Pack para que cualquier aplicación pueda extraerlos y utilizarlos. Otra cosa es que estos datos permitan facilitar el pago desde otra web diferente a la del operador. Para ello es preciso alcanzar acuerdos puntuales con cada uno de ellos. A nosotros nos gustaría incluir también el pago del uso de patinetes, bicicletas, de los coches compartidos y, si bien estamos en ello, aún nos falta camino por recorrer. Es algo que iremos alcanzando gradualmente y que estará completado en una fase más avanzada del proyecto. Todo depende de que consigamos los acuerdos con los operadores adecuados que nos puedan garantizar estos servicios

¿Son operadores en exclusiva?

Evidentemente dependerá de la ciudad. No es lo mismo Madrid que Cuenca. La plataforma está abierta a todos. Ni queremos ni debemos vetar a nadie que quiera entrar y participar en ella. Que arranquemos con un único operador no quiere decir que no puedan entrar más si es que los hay en la zona. Recordemos que hay operadores nacionales, regionales, provinciales y locales. No todos pueden dar servicio en todas las plazas, pero en aquellas en las que sí que lo puedan hacer, pues encantados de tenerlos a bordo también.

¿Qué criterio sigue la plataforma para recomendar una oferta de movilidad concreta?

Conviene aclarar que la información que la plataforma ofrece no son recomendaciones, sino una panorámica de los servicios de movilidad que los via-

jeros tienen a su alcance para poder efectuar sus desplazamientos. Es el ciudadano el que escoge el itinerario y los medios de transporte que quiere utilizar para realizar su desplazamiento. Si hay una alternativa a los servicios de Renfe que se adapta mejor a las necesidades del cliente en función de sus horarios, precios, origen, destino o huella de carbono se le facilitará antes incluso que la alternativa que Renfe ofrece, y será el ciudadano el que tomará la decisión final de cual elegir para su viaje.

La decisión la toma siempre el cliente. La plataforma lo que dice es que para ir de un punto A a uno B existen una serie de combinaciones que tienen este tiempo de duración, este coste y este impacto en términos de huellas de carbono. Cuando hay más de una combinación posible se le muestran todas ellas. Cada una de ellas con las tres variables antes

LA PUESTA EN MARCHA DE DŌCŌ ABRE LA PUERTA A MUCHAS POSIBILIDADES DE COLABORACIÓN CON LAS EMPRESAS MÁS GRANDES, PARA FACILITAR QUE SUS TRABAJADORES DEJEN EL VEHÍCULO PARTICULAR EN CASA Y CON LAS DE MENOR TAMAÑO QUE NO SUELEN DISPONER DE RUTAS PARA EMPLEADOS

indicadas. Y es el pasajero el que elige. La plataforma también permite, si tú así se lo indicas, establecer previamente una serie de variables. Puedes optar por solicitar las alternativas más rápidas, las más baratas o las más sostenibles. Y cada una de ellas puede diferir notablemente respecto de las otras no solo en esos términos, también en cuanto a los operadores de los servicios que combinan.

En todo caso el cliente es el que selecciona los criterios de elección previos y bien los puede establecer de inicio, o bien puede variarlos sobre la marcha. La plataforma no recomienda, solo muestra opciones para que el cliente sea quien siempre elija su ruta más adecuada.

¿El 15 de noviembre estará entonces disponible para su uso en 15 ciudades?

No. El 15 de noviembre estará disponible para su uso en toda el territorio es-

pañol. Facilitará información al cliente sobre los servicios de transporte disponibles en cualquier parte de España donde este se encuentre. Lo que no estará disponible en todo el país será la posibilidad de efectuar el abono de todos los servicios mediante un pago único para todos ellos. Eso únicamente estará disponible en las 15 principales ciudades de España, que además son las que cuentan con un mayor despliegue en cuanto a servicios de movilidad se refiere. La integración del sistema de pago solo será posible cuando el cliente se encuentre en una de ellas al inicio del viaje.

¿Está pensado incluir algún otro tipo de servicios en la aplicación?

En el pliego del proyecto también está planteado el que, pivotando siempre sobre la movilidad y el trayecto a realizar, se le pueden plantear a los clientes el uso de otros posibles servicios que pueda necesitar durante su viaje. Así, si durante el viaje tiene que hacer noche en un punto determinado para establecer conexión entre los operadores de transporte o tiene tiempo para poder comer, se le pueden indicar establecimientos en las cercanías de su ubicación donde poder dormir, comer o aprovechar algún evento cultural existente. Pero siempre bajo el leitmotiv de su viaje,

La infraestructura tecnológica está preparada incluso para establecer acuerdos con otras plataformas que presten este tipo de servicios, e incluso para realizar reservas en los establecimientos que el viajero elija, pero siempre y cuando estos estén directamente relacionados con el trayecto y las condiciones en las que el mismo se efectúa. No sería lógico que a lo largo del mismo estas paradas complementarias pasaran a convertirse en prioritarias. No vamos a competir con plataformas como Booking o similares pero si podemos ofrecer sus servicios de manera adecuada y combinada en un viaje, por qué no hacerlo ¿no? Estamos centrados en la movilidad.

¿El servicio también estará operativo en zonas alejadas de las grandes ciudades?

La plataforma ofrece servicios en todo el territorio español. La idea es que un viajero que sale de un pequeño pueblo en la España vaciada pueda conocer que medios de transporte tiene a su alcance para poder desplazarse a cualquier otra ciudad o destino del territorio de la manera más rápida y económica y, en lo posible, también de la manera más sostenible. Cuando vienen a Madrid, muchos de ellos desconocen que tienen a su alcance coches y motos compartidas,

patinetes eléctricos etc. Pues bien, la plataforma se los pone a su alcance de manera rápida y segura.

Esto va a permitir que muchos operadores de servicios de transporte locales en zonas despobladas aprovechen mejor la capilaridad que como hubs lanzaderas de transporte ofrecen muchas pequeñas estaciones que Renfe tiene en España para llegar a poblaciones o establecer servicios que mejoren la movilidad en muchos territorios del país.

Ese es también uno de los objetivos que persigue la plataforma, mejorar las condiciones de movilidad de esa España vaciada en la que cuesta encontrar autobuses o medios de transporte para llegar de un pueblo a otro.

¿Y dentro de los servicios que va a ofrecer la plataforma hay condiciones o prestaciones especiales dirigidas a las empresas?

Si, evidentemente. Y se irán progresivamente terminando. Inicialmente y de salida no aparecerán este próximo 15 de noviembre cuando la plataforma arranque, pero están contemplados en el proyecto. Está previsto generar acuerdos con empresas para que sus trabajadores utilicen los servicios de la plataforma como clientes en condiciones ventajosas para establecer, por ejemplo, transportes públicos de empresa. La plataforma puede servir para crear servicios de movilidad que unan determinados centros de trabajo con estaciones de ferrocarril o facilitar mejores condiciones de desplazamiento a sus trabajadores, ...

La puesta en marcha de Dōcō abre la puerta a muchas posibilidades de cara a la colaboración con las empresas. Con las más grandes, para facilitar que sus trabajadores dejen el vehículo particular en casa y acudan al centro de trabajo en transporte público y para las de menor tamaño que no suelen disponer de rutas para empleados facilitar el crear transportes específicos que ayuden a sus trabajadores a llegar a sus instalaciones en zonas donde las rutas quedan alejadas o incluso no llegan.

Evidentemente, como en todo, tenemos líneas rojas y líneas verdes a la hora de prestar los servicios de la plataforma.

Me explico. Línea roja. Nadie que pague por separado los servicios de transporte debe poder pagar menos que lo que va a pagar utilizando los servicios que ofrece la plataforma. Eso es obvio. El límite está en por lo menos igualar el precio. Si el viaje te cuesta ochenta a través del operador, debe costar lo mismo a través de la plataforma.

Evidentemente, estamos intentando llegar a acuerdos con las empresas partners para que faciliten que aquellos viajes que les llegan a través de la plataforma dispongan de incentivos en horas



También están las comisiones que se pagan entre las operadoras que participan por la generación de viajes y colaboraciones entre unas y otras.

Es decir, si una agencia de viajes vende un billete de AVE, la agencia se queda con una pequeña comisión, cosa que no sucede cuando el viaje se genera a través de la web de la compañía o se vende en su propia taquilla. Las agencias cobran a Renfe por vender billetes de Renfe, pero el usuario paga el mismo precio. Los usuarios pagarán el mismo precio, y luego seremos las operadoras las que nos pondremos de acuerdo en establecer esas comisiones por haber generado los viajes.

Cruzando toda esa actividad es como realmente se financia tanto esta como todas las plataformas existentes. Además, también hay un código de buenas prácticas establecido para la plataforma que favorece esa colaboración entre empresas.

Y, evidentemente, hay un plan de negocio cuyos objetivos la plataforma debe cumplir. Del total de los 45 millones de inversión previstos para que la UTE desarrolle la plataforma un tercio (15 millones de euros) está condicionado al cumplimiento de los objetivos establecidos en el mismo. Objetivos que contemplan resultados económicos, número de pasajeros, número de operaciones, etc.

¿El límite de Dōcō lo marcan las fronteras españolas?

Inicialmente si, pero nuestro objetivo va mucho más allá. Nuestra idea es poder lograr acuerdos con

otras plataformas y servicios de movilidad que operan fuera de España para lograr que a través de la propia plataforma puedas conectar con esos servicios y pagarlos directamente a través de la propia aplicación. E incluso que los servicios de movilidad que otras plataformas ofrecen en otros países que no están conectados con Renfe también puedas contratarlos y pagarlos durante tus viajes obteniendo su información y conectando sus servicios a los de Dōcō. Pero esto es algo que aún está por desarrollar y aún es pronto para indicar una fecha en la que podrían estar ya activos.

¿Cómo se autofinancia la plataforma?

Nosotros entendemos que con su llegada la plataforma va a ayudar a todos los operadores involucrados a captar nuevos viajeros y que esto, por tanto, va a generar mayores ingresos.



OBSERVATORIO DE MOVILIDAD ARVAL 2022

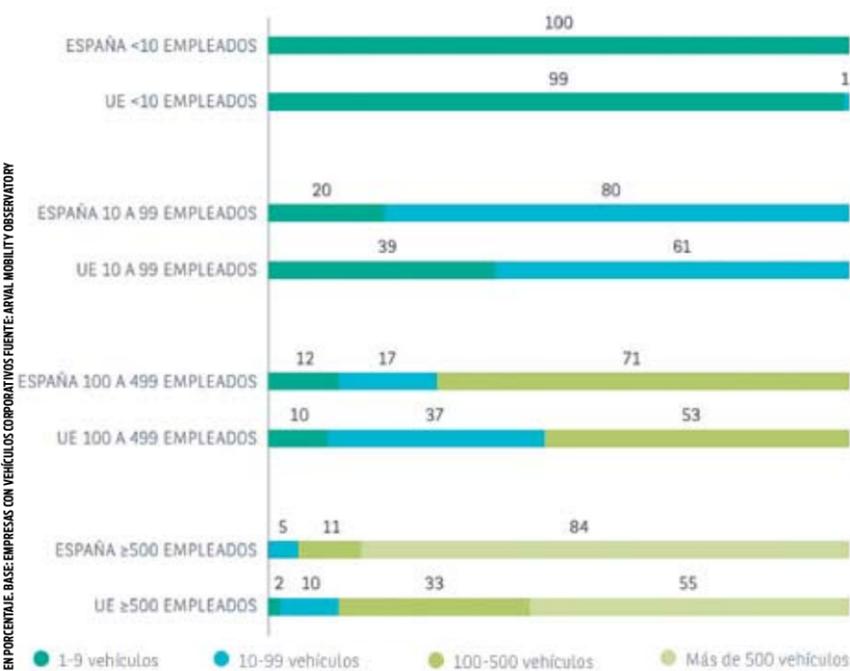
Las flotas españolas seguirán apostando por la electrificación

La electrificación avanza y las flotas de vehículos de empresa son sus principales impulsoras. Ellas fueron las primeras en apostar por los VE para reemplazar sus modelos gasolina y diésel y, mientras no surjan nuevos problemas, parece que durante los próximos tres años van a seguir haciéndolo.

El actual proceso de descarbonización y electrificación que vive nuestro sector del automóvil tiene en las flotas de vehículos de empresa a sus principales impulsores. Ellas han sido las que desde el primer momento han apostado fuerte por esta transición a una movilidad más sostenible y las que más activas se han mostrado en el mercado a la hora de adquirir nuevas unidades de vehículos 100 por cien eléctricos para reemplazar a sus viejas unidades dotadas con motores ICE (motores de combustión interna).

Sin embargo, este proceso de renovación y transición no avanza a la velocidad inicialmente prevista. La crisis del COVID afectó sobremanera a la dimensión de las flotas corporativas. Y, en 2021, este efecto fue más claro en las de las empresas europeas que en la de las españolas. Cuando se realizó la toma de datos para esta edición 2022 del Observatorio de la Movilidad ARVAL, nuestras empresas pensaban en incrementar su volumen durante estos próximos años espoleadas por la transformación tecnológica y las nuevas normati-

COMPOSICION DE LA FLOTA DE MENOS DE 3,5 TONELADAS



vas medioambientales que se implantan en nuestras ciudades.

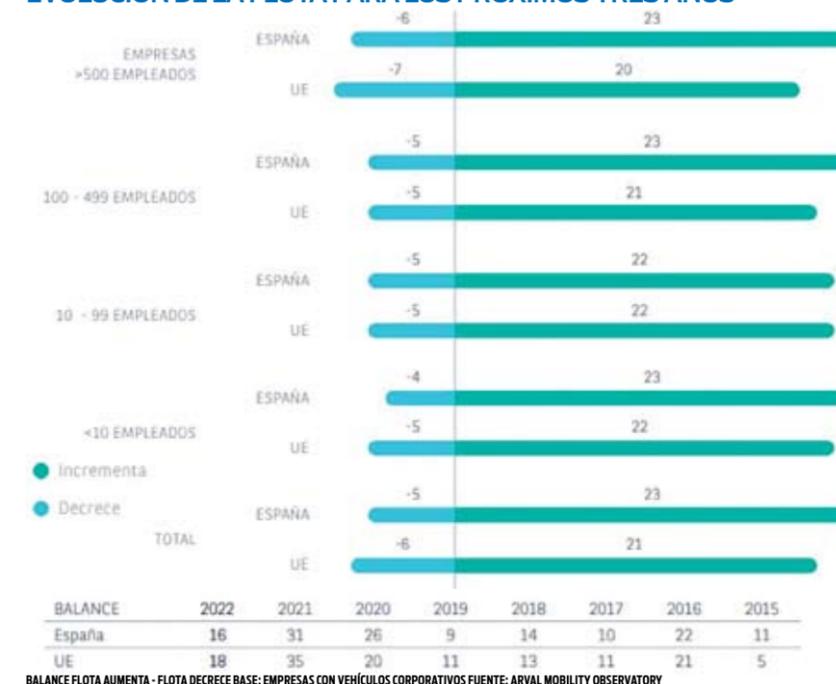
Según los datos recabados por el Observatorio de la Movilidad 2022 de Arval, la composición de la flota corporativa española de menos de 3,5 toneladas se mantiene en parámetros prácticamente idénticos a la del resto de socios comunitarios si se toma como referencia las compañías de pequeño tamaño, pero las diferencias se acrecientan a medida que aumenta el número de empleados. La totalidad de las pymes españolas que no superan la decena de trabajadores tienen menos de 10 vehículos, mientras que el 80% de las que emplean entre 10 y 99 personas mantiene entre una decena y un centenar, 19 puntos porcentuales más que el resto de socios europeos. Por su parte, el 71% de las empresas españolas entre 100 y 499 empleados cuentan con un parque que oscila entre el centenar y las 499 unidades motorizadas, muy por encima de la media europea. A partir de quinientos empleados, el 85% de las compañías españolas suma más de medio millar de unidades, frente al 55% del resto de Europa.

La incidencia de la crisis sanitaria en la evolución de las flotas se redujo en 2021 y afectó en mayor medida a las firmas del espacio común europeo que a las españolas. Las compañías de menor tamaño fueron las que más manifiestan haber sufrido las restricciones impuestas por el Covid-19, ya que el 14% de las españolas y el 20% de las comunitarias que no llegan al centenar de empleados reconocen verse afectadas. En el global, el 90% de las firmas locales no cambió sus planes por el virus, nueve puntos porcentuales más que en el resto del continente.

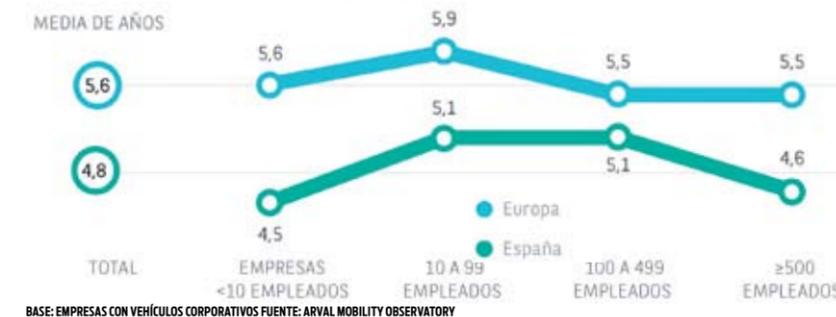
Las firmas españolas mantienen las expectativas de crecimiento para este ejercicio, aunque en menor medida que en 2021. El 16% prevé aumentar su capacidad en 2022 frente al 31% que lo hizo el pasado año, por debajo de la media comunitaria en ambas campañas. En lo que se refiere al próximo trienio, el 21% de las compañías españolas espera incrementar su número de vehículos, dos puntos porcentuales menos que en el resto de países europeos. El 20% de las empresas que superan los 500 empleados espera aumentar su tamaño, por sólo un 7% que estima que reducirá unidades, aunque las perspectivas de mejora aumentan conforme disminuye el tamaño de las marcas. De este modo, el 22% de las pymes atisba perspectivas de mejora, frente a las que creen que tendrán que reducir unidades (5%). Los números de las empresas en el ámbito continental sin importar su tamaño son algo más optimistas, ya que el 23% refiere que está decidida a aumentar flota en contraste con el 5% que reducirá unidades.

El análisis combinado entre el creci-

EVOLUCION DE LA FLOTA PARA LOS PRÓXIMOS TRES AÑOS

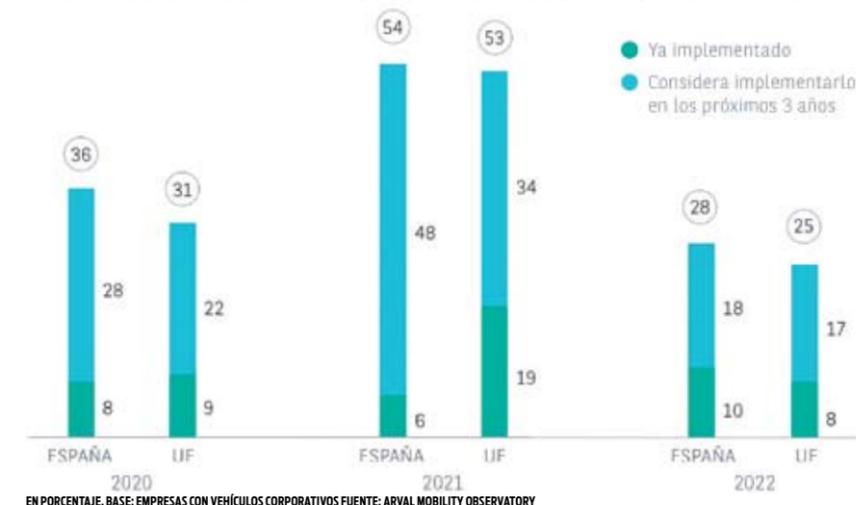


TIEMPO MEDIO DE PERMANENCIA DE LOS VEHÍCULOS EN LAS FLOTAS DE EMPRESA SEGÚN SU TAMAÑO



LA INCIDENCIA DE LA CRISIS SANITARIA EN LA EVOLUCIÓN DE LAS FLOTAS SE REDUJO EN 2021 Y AFECTÓ EN MAYOR MEDIDA A LAS FIRMAS DEL ESPACIO COMÚN EUROPEO QUE A LAS ESPAÑOLAS.

EMPRESAS QUE YA TIENEN O CONSIDERAN IMPLEMENTAR EN LOS PRÓXIMOS 3 AÑOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN SU FLOTA DE LCV





FLOTAS ESPAÑOLAS VS FLOTAS EUROPEAS COMPOSICIÓN Y AFECTACIÓN FRENTE A LA PANDEMIA

Tras la fuerte incidencia que la pandemia del COVID tuvo durante 2020 y 2021 en las flotas de vehículos de empresa, la edición 2022 del Observatorio de Movilidad ARVAL analizó la composición de la flota de menos de 3,5 toneladas según el tamaño de las empresas en función del número de trabajadores que cada una de ellas tiene y las comparó con las que presenta la media europea. En el caso de las flotas corporativas de menos de 3,5 toneladas (básicamente compuestas por turismos y vehículos comerciales ligeros) los parámetros que siguen las flotas de las empresas de menor tamaño (hasta 10 trabajadores) son prácticamente idénticos en España que en el resto del continente. Sin embargo, a medida que crece el número de empleados, las diferencias entre las flotas españolas y las de nuestros socios comunitarios comienzan a hacerse más ostensibles. Así, la totalidad de las pymes españolas que no superan la decena de trabajadores tienen menos de 10 vehículos, mientras que el 80% de las que emplean entre 10 y 99

IMPACTO DEL COVID 19 EN LA EVOLUCIÓN DE LA FLOTA DE VEHÍCULOS



personas mantiene entre una decena y un centenar, 19 puntos porcentuales más que el resto de socios europeos. Por su parte, el 71% de las empresas españolas entre 100 y 499 empleados cuentan con un parque que oscila entre el centenar y las 499 unidades motorizadas, muy por encima de la media europea. A partir de quinientos empleados, el 85% de las compañías españolas suma más de medio millar de unidades, frente al 55% del resto de Europa. En cuanto a la incidencia que la pandemia del Covid ha tenido sobre la configuración de las flotas, el análisis elaborado por

el Observatorio de Movilidad ARVAL muestra que si bien la evolución de estas se redujo en general durante 2021, la incidencia se dejó notar en mayor medida sobre las flotas españolas, donde el 90 por ciento de las firmas no cambiaron sus planes a consecuencia del virus. La excelente reacción que las empresas del sector tuvieron en nuestro mercado con las alternativas que plantearon para sus servicios y la cobertura que de estos dieron a sus clientes durante la pandemia ha sido muy bien acogida en términos generales por los

clientes y ello se ha dejado notar en el mantenimiento de la composición de las flotas corporativas y de sus planes de movilidad. En este sentido también cabe indicar que las compañías de menor tamaño fueron las que más manifiestan haber sufrido las restricciones impuestas por el Covid-19, ya que el 14% de las españolas y el 20% de las comunitarias que no llegan al centenar de empleados reconocen verse afectadas. En el global, el 90% de las firmas locales no cambió sus planes por el virus, nueve puntos porcentuales más que en el resto del continente.

miento potencial de la flota y el crecimiento experimentado en el PIB (2021) de la OCDE sitúa a España por debajo de la media europea y de las principales potencias del Viejo Continente. Reino Unido se sitúa como el país que más aumentará su flota en contraposición con la República Checa, que superará por poco el 5% de aumento. Así las cosas, las firmas españolas vienen reduciendo los tiempos de permanencia de los vehículos en su flota. Según los datos recabados por el Observatorio de la Movilidad ARVAL en su edición 2022, el tiempo medio que las flotas mantienen los vehículos integrados en las mismas antes de proceder a su reemplazo por un vehículo nuevo (ya sea de igual o distinta tecnología) es ahora de 4,8 años, una edad que se sitúa claramente por debajo de la media europea (5,6 años).

Como se aprecia en la gráfica adjunta, el tamaño de las compañías incide claramente en el número de años que los vehículos permanecen en la flota. Las de mayor ta-

maño, las pertenecientes a empresas con más de 500 empleados renuevan sus unidades por término medio cada 5,5 años en Europa, mientras que en España lo hacen cada 4,6 años de media. Las que menor tiempo aguantan los vehículos son las empresas de menor tamaño, que los cambian cada 4,5 años. Buena parte de esta diferencia de tiempos podría venir explicada por la incertidumbre generada ante los inminentes cambios en las leyes que regulan la movilidad y la eficiencia energética, ya que las compañías prefieren rubricar contratos de renting por tiempo limitado.

Las pymes y las empresas con mayor número de empleados son las que más renuevan sus unidades, cada 4,5 años, un año menos que sus pares europeos. Por su parte, las compañías que cuentan entre 10 y 499 empleados son las que más exprimen el tiempo de uso de los vehículos, poco más de cinco años, eso sí, por término medio por debajo del tiempo que las mantienen en las empresas del resto de Europa

La diversidad del mix energético y de las opciones electrificadas mantiene su crecimiento en las flotas corporativas sin importar su tamaño. El 84% de las empresas ya cuenta o prevé implementar al menos una tecnología en los próximos tres años. El vehículo híbrido se mantiene como la opción que más convence a las firmas españolas, por lo que el 58% de las mismas introducirá este tipo de unidades en el próximo trienio, 20 puntos porcentuales más que la media de la UE, mientras que la elección de híbridos enchufables alcanzará el 44%. El 40% de las compañías prevé introducir unidades eléctricas

La posibilidad de incorporar vehículos eléctricos en las flotas de vehículos comerciales ligeros creció durante el pasado año tanto en España como en el resto de la Unión Europea, pero los precios de la electricidad han frenado las previsiones de implantación para este ejercicio. De momento, sólo el 6% de las compañías españolas incrementaron su presencia o in-

BARÓMETRO CVO 2022. 10 CONCLUSIONES MUY SIGNIFICATIVAS

El estudio que el Observatorio de Movilidad 2022 de ARVAL efectúa sobre el estado de las flotas de vehículos de empresa permite extraer diez importantes conclusiones de futuro para las mismas. Son estas:

- ▶ El 84 % de las empresas ya cuenta o prevé implementar al menos una tecnología en los próximos tres años
- ▶ El vehículo híbrido es la opción que más convence a

las firmas españolas

- ▶ El 58 por ciento de las flotas introducirá vehículos híbridos en sus flotas durante este próximo trienio
- ▶ El 39 por ciento de las empresas ya dispone de puntos de carga para vehículos enchufables en sus instalaciones
- ▶ La preocupación por una movilidad ecológica ya se encuentra plenamente instalada en la cultura de las

empresas españolas

- ▶ España tiene el porcentaje de aceptación para el renting flexible más alto de Europa
- ▶ Las empresas españolas han reducido el tiempo medio de permanencia de los vehículos en sus flotas hasta los 4,8 años, una cifra que se sitúa por debajo de la media europea
- ▶ Gastar menos combustible, provocar menos emisiones contaminantes y mejorar la imagen de la empresa son las

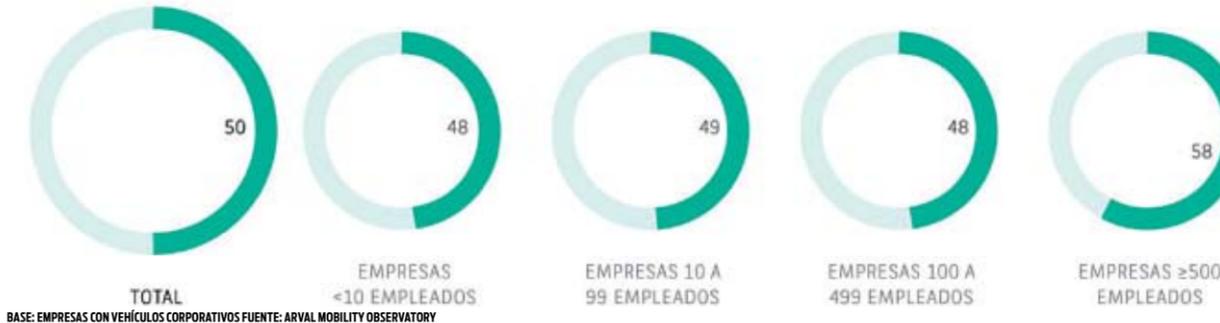
principales razones que indican las empresas españolas para incorporar nuevas energías o tecnologías a sus flotas corporativas

- ▶ El 69 por ciento de las firmas españolas ya utilizan al menos una solución de movilidad alternativa al coche de empresa
- ▶ El 82 por ciento de las compañías españolas está considerando integrar al menos un servicio adicional para gestionar su flota corporativa

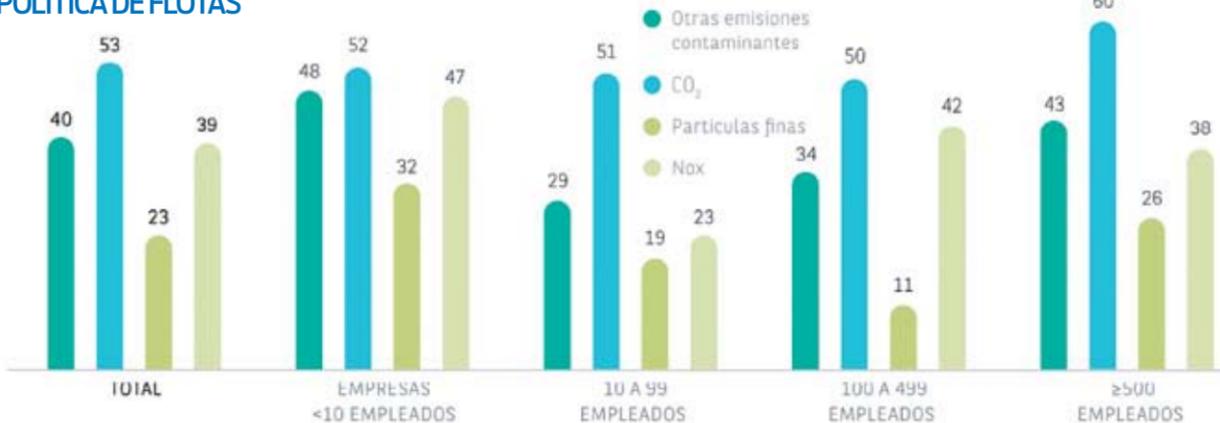
PROPORCIÓN DE COMPAÑÍAS CON PUNTOS DE CARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS



PROPORCIÓN DE EMPRESAS QUE TOMAN MEDIDAS PARA LA REDUCCIÓN DE LAS EMISIONES DE SU FLOTA



PROPORCIÓN DE EMPRESAS QUE TIENEN EN CUENTA LA SIGUIENTE EMISIÓN DE CONTAMINANTES EN SU POLÍTICA DE FLOTAS



rodujeron nuevas unidades el pasado año, aunque un 48% tenía previsto acometer esta transformación de la flota en el próximo trienio, por lo que los números globales se mostraban bastante parejos a los que presentan las empresas del resto de la UE. En 2022, estos modelos compondrán el 10%

del total de la flota y podrían llegar al 28%, tres puntos porcentuales más que en el resto de empresas del arco comunitario.

La preocupación por generar menos emisiones contaminantes (49%), racionalizar el gasto de combustible (44%) y cuidar la imagen pública de la empresa

(41%) son las principales razones aducidas por las compañías españolas para incorporar nuevas energías o tecnologías a sus flotas. Otro aspecto común es poder conducir en zonas restringidas al tráfico en las ciudades (39%), mientras que cumplir con los objetivos corporativos, lograr in-



ARVAL 2022

VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS ELÉCTRICOS UN SEGMENTO EN AUJE CADA VEZ MÁS NECESARIO

Las operaciones de renting para furgonetas y vehículos LCV se han visto menos afectadas que las de otros segmentos del mercado por las distintas crisis sobrevenidas durante estos últimos años. En concreto, la pandemia a afectado menos a su marcha y se puede decir que el segmento continúa en pleno auge. Tanto para autónomos como para empresas, la demanda de furgonetas en operaciones de renting ha seguido y continúa al alza. Las causas son muchas y variadas. El enorme crecimiento que vienen experimentando tanto el comercio online como las actividades y servicios de reparto a domicilio tiene buena culpa de ello. Los sectores relacionados con la logística, la distribución o el reparto de última milla precisan sí o sí del uso de vehículos comerciales ligeros para poder realizar su actividad. Y todo ese crecimiento que estos sectores han experimentado desde 2020 se ha traducido en la creación de numerosas flotas de reparto que, en su mayoría, han sido contratadas vía operaciones de renting. La razón es simple: el renting es la opción de financiación que mejor se adapta y mayor flexibilidad ofrece para satisfacer las necesidades del sector. No exige una gran inversión inicial, permite eliminar gastos imprevistos, facilita numerosos servicios añadidos y, según la operadora, incluye el poder utilizar distintas herramientas telemáticas que facilitan el seguimiento de las operaciones diarias de la flota y aceleran la optimización de los resultados que esta debe ofrecer. En 2020 se comercializaron 67.816 LCVs de menos de 3,5 toneladas, cantidad que incrementaba en un 16,27 por

ciento las unidades vendidas el año anterior. Una de cada cinco de ellas, 13.574 en total, se integró en las flotas de empresa vía operaciones de renting. Un porcentaje que en apenas un año, se elevó en 2021 hasta el 21 por ciento, año en el que se vendieron en total 72.935 unidades, de las cuales 15.782 lo fueron mediante operaciones de renting. La creciente oferta de productos cada vez más flexibles y adaptados a las necesidades reales de cada cliente o flota de vehículos, junto con el imparable auge del comercio electrónico, cuya pujanza continúa al alza pese a la crisis y la recesión que estamos viviendo (los productos se encuentran a menor precio en las redes que en los comercios físicos), hacen que las previsiones que las empresas del sector del renting sobre este tipo de vehículos se mantengan en línea ascendente al menos hasta 2025. Por otro lado, tampoco hay que dejar de tener en cuenta la fuerte incidencia que en este segmento del mercado está ya y va a seguir teniendo el actual proceso de electrificación y descarbonización que vive el sector del automóvil. Las furgonetas de reparto se ven especialmente afectadas por ello, especialmente a la hora de cumplir con sus labores de distribución de mercancías en zonas urbanas. Tras un período en el que apenas existía oferta de eLCVs en el mercado, en 2022 ya hay cerca de 30 nuevos modelos con prestaciones suficientes a disposición de las empresas. La autonomía real de los eLCVs les habilita para realizar rutas de 160 km o más durante su jornada diaria que, con una estrategia de recarga adecuada, pueden

incluso superarse ampliamente. El transporte de última milla está obligado a acometer esta transición, especialmente a partir del próximo mes de enero, cuando ya muchas ciudades de pequeño tamaño (más de 50.000 habitantes) van a tener que establecer zonas de bajas emisiones en sus calles y limitar el acceso de vehículos ICE a las mismas. Esto va a obligar a las empresas a contar con nuevos vehículos comerciales ligeros eléctricos y cero emisiones para poder realizar sus servicios con normalidad. Otro factor clave para el crecimiento de los eLCVs en el mercado viene dado por el coste de la energía. Pese al incremento del precio de la electricidad, esta continúa siendo mucho más barata y asequible que el coste que supone el uso de un vehículo dotado con motores de combustión interna dado el elevado coste de la gasolina y el gasóleo. Costes a los que también hay que añadir los de las operaciones de mantenimiento y reparación, que en el caso de los comerciales eléctricos son muchos más reducidas y asequibles. Esto hace que los TCOs de las furgonetas eléctricas en operaciones de renting continúen bajando, hasta el punto de que las diferencias de los alquileres con respecto a los de los modelos ICE se compensen rápidamente gracias al bajo coste energético. Según un estudio elaborado por ARVAL, un cliente que haga 30.000 km/año obtendrá un TCO anual en su EV apenas un

5 a 10 por ciento superior al de un diesel si se tiene en cuenta un precio de recarga en puntos públicos. Y este sería aún más bajo se las recargas se efectúan en puntos privados creados en las instalaciones de la empresa, gracias a que en ellas se podría disponer de tarifas de luz más favorables. Ventajas a las que, además, hay que sumar las que aportan la importante reducción que supone el uso de unidades eléctricas a la hora de establecer la huella de carbono de la empresa y la repercusión que ello tiene de cara al cumplimiento de sus políticas de RSC. "Este ha sido el primer año en el que los comerciales ligeros eléctricos han tenido un peso realmente significativo; y la tendencia es al alza", comentaba



recientemente Manuel Orejas, director de Marketing y Desarrollo de Negocio en ARVAL. "La transformación de las flotas se va a acelerar y va a ir más rápido de lo que se esperaba gracias al aumento de modelos disponibles en el mercado, al incremento de los rangos de autonomía que los mismos ofrecen y a sus prestaciones de carga".

centivos fiscales y el coste en relación con otras alternativas convence en el 35% de las ocasiones.

El 39 por ciento de las firmas españolas ya cuenta con puntos de recarga para sus vehículos eléctricos. La mayor cuantía (43%) corresponde a las compañías de menor tamaño, aunque el porcenta-

je es muy parejo con el que registran las grandes

La escasez de puntos de recarga públicos es el principal inconveniente aducido por las firmas españolas (44%) para elegir modelos eléctricos. El mayor precio de estos vehículos (42%) o la imposibilidad de que los empleados los recarguen en sus

domicilios (38%) son otras de las razones esgrimidas. Sólo el 14% de los empleados descarta utilizar este tipo de vehículos., mientras que el 28% de las de mediano tamaño opta por esta posibilidad.

Casi la mitad de las empresas carecen de puntos de recarga en sus instalaciones, mientras que el 24% de las mismas tiene

FLOTAS SI TIENES HÍBRIDOS, VIGILA LA RENTABILIDAD

La Asociación de Profesionales de Flotas del Reino Unido, entidad que representa los intereses de miles de administradores y gestores de Flotas de todo tipo en el país del Bréxit ha advertido a sus afiliados sobre la conveniencia de reemplazar los vehículos híbridos enchufables por eléctricos puros para mejorar la rentabilidad. Las flotas que operan vehículos comerciales ligeros eléctricos (eLCV) durante su primer invierno operativo deben monitorear muy de cerca los costos de funcionamiento de los mismos si no quieren llevarse desagradables sorpresas. Este es, al menos, el mensaje que Paul Hollick, presidente de la Asociación de Profesionales de Flotas (AFP) ha remitido a sus socios a modo de advertencia para evitar sustos inoportunos en los resultados económicos de su gestión. Para la AFP, este es el primer gran período de frío que muchas de las empresas que hayan decidido incorporar vehículos híbridos y eléctricos a sus flotas van a experimentar; por tanto, es el momento oportuno para comparar y asegurarse de que los costos de funcionamiento inicialmente estimados y los que efectivamente se producen están realmente alineados. "Durante estos últimos meses, muchas flotas han incorporado por primera vez unidades de eLCVs y, hasta ahora, los comentarios que hemos venido escuchando es que la experiencia operativa observada en todas ellas está resultando especialmente positiva", comenta Hollick. "Sin embargo, es bien sabido que las condiciones climáticas y el frío invernal pueden tener un importante efecto, a veces muy notable, en la eficiencia

de la batería y de los motores de este tipo de vehículos, por eso, estamos alertando a los administradores y gestores de flota para que exijan a sus operadores vigilar muy de cerca el impacto que todo ello puede causar en el rendimiento de los vehículos eléctricos dentro del comportamiento de la flota", añade el presidente de la AFP. "Especialmente es el momento de comprobar si los costos de funcionamiento que se han estimado para las furgonetas y camionetas eléctricas siguen siendo precisos bajo la mayor dificultad que representan las condiciones operativas invernales. Conviene recordar que una gran parte del argumento a favor de la incorporación de eLCVs a la flota es su viabilidad económica frente a modelos de otras tecnologías. Por eso este momento resulta especialmente clave para analizar y monitorizar el comportamiento de estos vehículos", afirma Hollick. En inviernos precedentes ya se ha monitorizado el comportamiento de algunas unidades que se introdujeron en años anteriores, pero su escaso número y dispar resultado hacía que los resultados fueran prácticamente irrelevantes. Sin embargo, durante este último año el número de eLCVs que se han incorporado a las flotas es mucho mayor, lo que sin duda abre nuevas expectativas para la monitorización de las mismas y el análisis y estudio de su comportamiento frente a modelos de otras tecnologías". Según Paul Kirby, un reconocido experto en eLCV, que ha desarrollado junto a la AFP cursos de formación específicos sobre el funcionamiento y manejo este tipo de vehículos para los miembros de flotas que ya han iniciado la transición

tecnológica en las mismas, "creemos que utilizar eLCVs es muy diferente al uso que se les da a los turismos eléctricos convencionales. Hay muchos factores diferenciales que analizar, desde las razones para la adopción de estas en las flotas, sus costos operativos a lo largo de su vida útil, Las camionetas y furgonetas eléctricas son los verdaderos caballos de trabajo en la combinación de vehículos existentes en las flotas, razón por la cual requieren de estrategias y procesos de implantación muy diferentes a los de los turismos. Por otra parte, el presidente de la AFP considera que las flotas deberían omitir los modelos híbridos enchufables de su política de flota y, en su lugar, concentrarse en la incorporación de vehículos eléctricos puros a las mismas. Para Hollick, si bien los PHEV también son vehículos adecuados para el trabajo y los servicios que ofrece una unidad de la flota, especialmente cuando su uso es hasta en un 65 por ciento de las ocasiones en modo completamente eléctrico, no deja de ser menos cierto que "estás cargando una gran cantidad de batería, lo que siempre provoca aumentos del consumo de combustible que, finalmente, hacen que su funcionamiento en general sea mucho más costoso del previsto inicialmente". Según datos de la AFP en sus estudios, "muchos administradores de flotas que introdujeron híbridos en las mismas, se dieron cuenta demasiado tarde de que los costes operativos de

los PHEV incorporados a la flota fueron muy superiores a los previstos inicialmente en términos de combustible. Esto les pasaba porque para los cálculos habían utilizado las cifras proporcionadas por los fabricantes (OEMs), que siempre sugieren unos consumos muy optimistas e interesantes basados en las correspondientes pruebas



WLTP.Y ese es precisamente el gran problema. En los PHEV, las cifras de consumo están muy directamente relacionadas con el modelo de uso y utilización que tenga el vehículo. Cifras que, en muchas ocasiones están muy alejadas de las obtenidas por los fabricantes en sus pruebas y homologadas para el uso del vehículo. Según Hollick, es importante que los administradores y gestores de flotas se aseguren de que los PHEV cargarán sus baterías al completo con la mayor frecuencia posible mediante el uso de tarifas lo más parecidas posible a las utilizadas para calcular los consumos homologados. Y lo mismo sucede con el combustible la hora de calcular el coste por kilómetro del vehículo. Por otra parte, esto influye notablemente en el gasto de reposición real que el conductor va a cobrar por kilómetro recorrido, y eso sin contar los posibles impuestos personales que tenga que soportar.

previsto instalarlo en el próximo año. Por su parte, el 24% de los conductores tiene que afrontar el coste de habilitar uno en su domicilio, cuota que cubrirían el 23% de las firmas. El 17% de los empleados debe hacer frente al importe del repostaje en las instalaciones de la firma, mientras que al 14% se lo facilita la empresa.

La preocupación por una movilidad más ecológica ya se encuentra instalada en la cultura de las firmas españolas. La mitad de las mismas ya han tomado medidas para reducir las emisiones de sus flotas, con las empresas de gran tamaño a la cabeza, ya que el 58% de las que superan el medio millar de trabajadores han implementado

actuaciones en este sentido. Reducir las emisiones de CO2 es la principal medida adoptada por las flotas españolas (53%), por delante de lanzar otro tipo de contaminantes (40%), evitar la dispersión de Nox (39%) y de partículas finas (23%). Las actuaciones son similares sin importar el tamaño de la compañía.



ENTERPRISE INNOVATIVE MOBILITY SUMMIT

Impulsar la movilidad compartida y sostenible

Enterprise Holdings, el mayor proveedor de movilidad terrestre y de alquiler de vehículos a escala global ha celebrado, en coincidencia con la Semana de la Movilidad Europea y su décimo aniversario un interesante foro sobre “El futuro de la movilidad y las iniciativas que los proveedores de servicios, los consumidores de movilidad y los reguladores están adoptando para afrontar el actual momento de transición a la electrificación que estamos viviendo.

Debatir en torno a la nueva movilidad y las iniciativas e innovaciones que se están produciendo está de moda, Enterprise Holdings ha querido participar en la semana de la movilidad europea organizando un interesante foro en el que poder conocer y debatir sobre la actividad y la visión que al respecto vienen desarrollando en esta materia los proveedores de servicios, los consumidores y los reguladores públicos.

Las soluciones innovadoras que se están planteando para movilidad presente y futura, la adaptación de las empresas a las necesidades, planteamientos y normativas que exige la implantación de la nueva movilidad conlleva el compromiso de todos los agentes implicados en ella para impul-

LA NUEVA MOVILIDAD ES UNA DE LAS PALANCAS DE IMPORTANCIA QUE TIENE LA SOCIEDAD PARA IMPULSARSE Y DESARROLLARSE.

sar nuevas maneras de desplazarse y crear nuevos hábitos en la sociedad en los que se fomente la movilidad compartida y sostenible.

Debatir sobre como impulsar esos

aspectos que precisa la nueva movilidad fue el leitmotiv bajo el cual se desarrolló el Innovative Mobility Summit organizado por Enterprise Holdings en Madrid. La inauguración del mismo corrió a cargo de Carmen Librero, comisionada especial del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), y de Luis Miguel Martínez, director gerente del Consorcio Regional de Transportes (Comunidad de Madrid). El foro también fue una oportunidad para dar a conocer a Renzo Roncal, el nuevo director general de Enterprise Holdings España.

La comisionada especial del MITMA, Carmen Librero destacó como uno de los principales objetivos de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda

PRIMERA MESA DE DEBATE. SOLUCIONES INNOVADORAS PARA LA MOVILIDAD PRESENTE Y FUTURA

La primera mesa de debate del Enterprise Innovation Mobility Summit se centró en las necesidades que plantea la innovación en materia de movilidad sostenible y la puesta en común de los avances y problemáticas que las empresas de los participantes en la misma se están encontrando para poder avanzar. Moderada por moderado por Lucía Gómez, directora de Transporte y Movilidad de El Economista, participaron en ella Cristóbal Herrera, director de Asuntos Públicos de Enterprise Holdings en España; Carlos Mateo, director de Movilidad de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT); Gerard Martret, socio fundador de Shottl; Marcel Forns, director general de GEBTA, y Luis Morales, responsable de Relaciones Institucionales de 'El Futuro de la Movilidad'.

Todos ellos coincidieron en la necesidad de unos servicios de transporte público potentes en los cuales también se contemplen el uso de los nuevos sistemas de micromovilidad y los vehículos de movilidad personal. La necesidad de concienciar a los ciudadanos en este camino debe ser tan importante como la de hacerles ver que va siendo necesario que dejen a un lado el transporte privado para todos sus desplazamientos. Para ello, también coincidieron en la necesidad de potenciar rápidamente las infraestructuras existentes, tanto las redes de carga para vehículos eléctricos como muy especialmente las redes modales del transporte. La actual crisis energética también fue objeto de análisis. Cada día la humanidad consume más de 100 millones de litros de petróleo y cada vez va habiendo menos petróleo suficiente para seguir manteniendo las cosas igual que siempre. Esto demuestra a las claras que tenemos que moderar nuestra demanda de movilidad y adecuarla a nuevas condiciones. Hay que apostar por sistemas de multimovilidad y acostumbrarnos a usar menos

nuestro coche particular. “También es necesario innovar y transformar nuestra movilidad, pero no debemos hacerlo de tal manera que resulte disruptiva, sino que facilite hacer una transición adecuada para no perder en el camino lo ganado en el sector durante tantos años, porque no puede ni debe quedar nadie atrás”, decían los contertulios. Otro de los puntos en los que coincidieron los presentes en esta mesa de debate es que en el desarrollo de esta nueva movilidad no tiene ningún sentido establecer soluciones de manera aislada. Al contrario, hay que buscar soluciones que integren y que faciliten no sólo la vida a los usuarios de los modos de transporte, también que animen a las empresas a colaborar en el desarrollo de nuevos productos y servicios de movilidad. “En España hay un gran talento en materia de movilidad, somos uno de los países más avanzados del mundo en la materia, pero si queremos mantenernos y seguir avanzando es necesario hacer más cosas en común. Hay muchos trabajos que no llegan a buen fin o siguen adelante por la falta de cooperación y colaboración existente entre empresas”. Entre los asuntos analizados en esta mesa también se encontraba el tan traído debate sobre la intermodalidad. La coincidencia fue plena: la intermodalidad en el transporte es interesante cuando es realmente práctica. Es una cuestión de coste vs productividad. Si no se genera retorno, la intermodalidad no funcionará. Para ello es preciso integrar sistemas y reservas y controlar bien los tiempos. Como apuntó el representante de la EMT, el principal valor que el usuario contempla a la hora de escoger su modo de transporte no es el precio, sino el tiempo que va a durar el viaje. En España los costes de los transportes



son asequibles, pero en muchos casos los tiempos son excesivos. Reducir los transbordos y el tiempo que se pierde en ellos no es cuestión de saturar los espacios con un mayor número de vehículos. En muchas ocasiones es cuestión de mejorar las infraestructuras disponibles, de adecuarlas a las nuevas fórmulas de movilidad existentes. Por ejemplo, muchos de los aparcamientos disuasorios o de los intercambiadores existentes no están debidamente preparados para interactuar con los vehículos de movilidad personal (MVP) que han surgido en estos últimos años y que han llegado para quedarse. Otra de las lacras que tenemos es que en España no disponemos de espacios adecuados donde poder experimentar y probar las nuevas formas y fórmulas de movilidad antes de darlas a conocer al público en general. Aunque todo apunta a que la nueva Ley de Movilidad podría establecer su creación, lo cierto es que la tramitación está siendo muy lenta y eso está provocando que muchos proyectos se deriven a otros países donde sí que pueden realizarse esas pruebas dinámicas. Hay muchas empresas deseando poner en marcha proyectos que hoy por hoy resultan inviables por la lentitud de las administraciones y la rigidez normativa existente en España. La burocracia administrativa de las tres administraciones (nacional, autonómica y local)

existentes en nuestro país se convierte en muchas ocasiones en un auténtico lastre. Y buena prueba de ello lo tenemos con el desarrollo de muchas zonas de bajas emisiones en las ciudades de 50.000 habitantes que han de entrar en vigor próximamente. Muchas de ellas no saben que hacer o como implantarlas. No hay guías ni criterios establecidos que permitan introducir las o diseñarlas en el ámbito urbano y eso va a impedir que muchas salgan adelante de manera eficaz, con las consiguientes pérdidas económicas que ello puede provocar. El último tema tratado en esta mesa de debate fue el futuro que le espera a la movilidad en vehículos privados. Para todos los contertulios, la sociedad ya ha cambiado y el uso del vehículo privado va a ir paulatinamente en declive, favoreciendo el uso de vehículos compartidos y conectados, así como del transporte público. Esto va a suponer importantes cambios en los hábitos de los ciudadanos y el primero de todos ellos es el tener que reducir el uso de los vehículos privados y, consecuentemente, el que se les destina en las calles y vías urbanas. Igualmente, conviene tener en cuenta que las soluciones no serán siempre las mismas para todas las ciudades, del mismo modo que tampoco lo serán en todas las partes de la ciudad. Así, por ejemplo, ya está sucediendo entre Madrid y Barcelona o entre las zonas interiores y exteriores a la M-30 de la capital.



ENTERPRISE INNOVATIVE MOBILITY SUMMIT

SEGUNDA MESA DE DEBATE. LAS EMPRESAS ANTE LOS RETOS DE LA NUEVA MOVILIDAD

La segunda mesa de debate del Enterprise Innovation Mobility Summit congregó a representantes de distintas empresas que compartieron con los asistentes las experiencias que están desarrollando para innovar en materia de movilidad. Las acciones que están llevando a cabo para adaptarse a las nuevas demandas políticas, sociales y de sus propios empleados motivadas por los nuevos cambios que se producen en la movilidad. Moderados por Cristina Méndez, Lead Replacement Rental Sales Executive de Enterprise Holdings, intervinieron en esta mesa Jacobo Olalla, director general de la asociación Cerveceros de España; Carmen Benayas, subdirectora de Servicios, Movilidad y Espacios de INECO; Juan Vilda, subdirector general de Acuerdos de Distribución de MAPFRE, y David Moreno, senior asset manager de Merlin Properties. Cada uno de ellos aportó interesantes detalles sobre como la adaptación a las nuevas normas de movilidad está influyendo en su actividad diaria. Así, por ejemplo, Jacobo Olalla, de la Asociación de Cerveceros de España, comentó la importancia que estos cambios tienen de cara tanto

a la producción como a la distribución de sus productos por todo el territorio nacional. "En cualquier lugar de España al que acudas encuentras una cerveza que, además, está fría. Desde hace siglos, los cerveceros mimamos por igual tanto la producción de nuestros productos como la distribución y en ambos casos la movilidad representa un papel de suma importancia. Un papel que ahora toma mayor relevancia por la electrificación y los cambios de vehículos que está provocando en las flotas. Tenemos que atender más de 300.000 puntos en toda la península y eso requiere de mejoras constantes en nuestra red de transporte, tanto en la propia como en la de quienes trabajan para nosotros. David Moreno, de Merlin Properties habló de la creciente importancia que las consultorías de movilidad están adquiriendo en el ámbito inmobiliario, especialmente a la hora de buscar nuevos emplazamientos para las empresas cuando estas cambian la ubicación de sus oficinas. "Muchos directivos de empresa se sorprenden cuando les hablamos de la necesidad de realizar un Plan de movilidad previo al desplazamiento, pero al final del proceso agradecen haberlo hecho". Merlin ha

creado una oficina interior de sostenibilidad y movilidad para realizar esas encuestas previas de movilidad a los trabajadores. Estas tienen como resultado la implantación de importantes mejoras que garantizan una movilidad adecuada para la gran mayoría de los trabajadores de la empresa. Conviene recordar que la nueva ley de movilidad va a obligar a las empresas a tener que desarrollar planes al respecto. Planes que se ocupan no sólo de buscar nuevos emplazamientos accesibles para la mayoría. También establecen una mayor flexibilidad horaria en las entradas y salidas al trabajo y establece períodos de teletrabajo cuando ello es posible con el fin en muchos casos de eludir las pérdidas de tiempo de los trabajadores o de jornadas laborales motivadas por huelgas de transporte. Estos contratiempos se resuelven también evitando poner reuniones a primera hora de la mañana. Y eso no significa que los trabajadores desprecupen sus labores, pues hoy día muchos de ellos avanzan la lectura de sus correos electrónicos o realizan muchas de las gestiones del día antes de salir de sus casas gracias al uso de correos electrónicos,

sms, whatsapp, etc desde sus propios domicilios, donde también pueden trabajar para la empresa. Una mayor flexibilidad laboral es posible, del mismo modo que también es posible instalar duchas y vestuarios en los centros de trabajo donde aquellos trabajadores que acuden en bicicleta o patinete puedan asearse cuando llegan al trabajo. Las mejoras de infraestructuras provocadas por la nueva movilidad también han de ser contempladas por el plan de movilidad de la empresa. Desde los puntos de recarga para vehículos móviles, hasta los aparcamientos de bicicletas y patinetes eléctricos en cuantías suficientes acordes al número de empleados que utilizan estos medios para desplazarse. De igual modo, las nuevas tecnologías de movilidad permiten disuadir a los empleados de utilizar sus vehículos particulares para acudir a su centro de trabajo. Gracias a los nuevos sistemas es mucho más fácil y práctico crear redes de lanzadera que funcionan incluso en función de la demanda diaria existente. En muchos de estos puntos coincidía igualmente Carmen Benayas, representante de INECO, empresa de

ingeniería y consultoría del sector del transporte habló de los esfuerzos que realiza su empresa para dotar a sus trabajadores de cuanto sea necesario para que puedan igualmente acceder a los nuevos modos de transporte que se están creando para utilizarlos tanto en sus desplazamientos in itinere desde y hacia sus domicilios como en los laborales durante la jornada de trabajo cuando ello sea posible. INECO trata de esta manera de acercar las nuevas alternativas y ponerlas a disposición de sus empleados dado que su uso aporta inherentes mejoras en la calidad de vida y ayudan a eliminar determinadas barreras. El problema que sí destacó Benayas es la posibilidad de realizar esa misma labor por igual en todos los centros de trabajo de la empresa, pues no en todos es posible. "Hay que ser conscientes —dijo— de las diferencias existentes no sólo entre las diferentes infraestructuras e instalaciones de la empresa, también entre los distintos tipos de trabajadores que esta tiene contratados en cada uno de ellos. En cuanto al representante de Mapfre, Juan Vilda, hablo de la importancia que tiene la movilidad para las empresas del sector del seguro. "Somos



grandes consumidores de servicios de movilidad, pero igualmente somos proveedores de la misma. Coordinamos más de 2 millones de servicios de asistencia, proveemos de vehículos de sustitución, ... nuestros clientes cada vez piden más commodities al contratar sus pólizas. Para ello dedicamos grandes esfuerzos no sólo a diseñar nuevas soluciones que incorporar a nuestros productos, también a dar respaldo a las políticas que las empresas realizan en materia de movilidad y a proveer al sector del automóvil de información y tecnologías que mejoren la seguridad de los vehículos y de las personas durante los desplazamientos." Mapfre realiza buena parte de ese trabajo a través de Cesvimap y de la Fundación Mapfre. Sólo en el primero hay más de

120 técnicos e investigadores buscando a diario como ayudar a reducir la siniestralidad y a mitigar los posibles daños que esta provoca tanto en los vehículos como en los ocupantes y el resto de usuarios de las vías de circulación. Para Vilda, el actual cambio de paradigma que apuesta por el uso en lugar de por la propiedad, fue reconocido como un gran reto en materia de innovación aseguradora que va a revolucionar el sector durante los próximos años. La segunda mesa también trató otros temas de interés entre los que se encontraban el tratamiento que las empresas deben dar a las llamadas "flotas grises", las compuestas por los vehículos que son propiedad de los trabajadores y que estos utilizan para efectuar desplazamientos de carácter

laboral. Estas flotas alteran la huella de carbono real de la empresa y, de algún modo, es una línea de trabajo que antes o después habrá que afrontar. También dedicaron parte del tiempo asignado a mencionar la necesidad de que el sector trabajara siempre sobre la base de plataformas abiertas que permitan siempre sumar nuevos servicios e integrar nuevos modos de movilidad en lugar de impedir o bloquear los trabajos de los mismos. La movilidad no sólo debe formar parte ya de la estrategia de las empresas, sino que estas deben contemplarla igualmente en sus planteamientos de futuro e igualmente ser comunicada por igual a todos los miembros de la compañía, desde el principal dirigente al último operario recién contratado.

Urbana la promoción de una movilidad activa y saludable. "La nueva movilidad —dijo Librero— es una de las palancas de importancia que tiene la sociedad para impulsarse y desarrollarse. El cambio que estamos afrontando en busca de mayor sostenibilidad genera que el modelo actual del transporte esté en un momento ciertamente convulso".

En este sentido, Carmen Librero indicó que "poner al ciudadano en el centro del nuevo sistema de movilidad es la base de la actual política europea. Y hacerlo es el mejor camino que podemos impulsar. El gobierno español y el MITMA quieren liderar ese proceso. La nueva visión supone un importante cambio de paradigma que hemos de desarrollar todos juntos en colaboración y con una visión marcadamente integradora".

PONER AL CIUDADANO EN EL CENTRO DEL NUEVO SISTEMA DE MOVILIDAD ES LA BASE DE LA ACTUAL POLÍTICA EUROPEA. Y HACERLO ES EL MEJOR CAMINO QUE PODEMOS IMPULSAR.

Para la comisionada, "en esta transformación, también están implicadas todas las empresas pertenecientes al Gobierno a la hora de establecer una estrategia de movilidad segura, sostenible, moderna y conectada. Esta estrategia fue aprobada en el Consejo de Ministros el pasado mes de diciembre de 2021 y fija las actuaciones

a desarrollar en movilidad durante esta próxima década en materia de seguridad, sostenibilidad ambiental, economía, sociedad y conectividad.

Según informó Librero, "esta nueva estrategia está estrechamente ligada al plan de recuperación, transformación económica y resiliencia (PRTR) puesto en marcha por el Gobierno para dinamizar este tipo de actuaciones tanto en el sector de la movilidad como en otros. El PRTR es un instrumento que va a transformar mediante una serie de actuaciones las infraestructuras del sector del transporte para adaptarlas a las que precisa la nueva movilidad". Junto a las nuevas estrategias el PRTR permite afrontar los nuevos retos que toda esta transformación de la movilidad plantea".

"Partiendo de la base de que se trata de alcanzar una movilidad univer-



▲ Carmen Librero, en el centro, y Renzo Roncal, a la derecha, junto a algunos de los intervinientes en estas jornadas.

sal, para todos los ciudadanos, se han establecido unos objetivos muy claros en distintas materias. El plan se propone mejorar la calidad del aire que respiramos, especialmente en los entornos urbanos estableciendo zonas de bajas emisiones que ayuden a cuidar el aire y donde tienen especial importancia las flotas de vehículos con una edad inferior a 1 año como las que maneja Entreprais. El Plan busca alcanzar una movilidad activa y saludable, que no genere insalubridad, sino que impulse hábitos sanos en la población".

"Además —continuó Carmen Librero— tiene que ser accesible y sostenible y, en especial, contribuir a mejorar la experiencia de los usuarios de cualquier modo de transporte que estos utilicen para desplazarse. Para ello es preciso que sea igualmente inteligente e innovadora y que aporte la infor-



ENTERPRISE INNOVATIVE MOBILITY SUMMIT

TERCERA MESA DE DEBATE
LAS CLAVES DE LA NUEVA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

La jornada se cerró con el debate protagonizado por los reguladores, los representantes de los partidos políticos, sobre la nueva Ley de Movilidad Sostenible. La mesa estuvo compuesta por representantes políticos de la Comisión de Transportes en el Congreso de los Diputados como César Ramos, del Grupo Socialista, y Andrés Lorite, del Grupo Popular, y por Esther Rodríguez, integrante de la Comisión de Transportes de la Asamblea de Madrid por parte de Más País.



César Ramos inició su participación mostrando una visión pesimista sobre el futuro, puesto que desde su punto de vista y pese al poder que reconoció que tienen los diputados y los políticos en general reconoció que son incapaces de generar los cambios que se precisan en las regulaciones y normativas de una manera acompasada y adecuada a la velocidad que los cambios que se producen en la sociedad demandan. Esta lentitud hace que su labor esté igualmente muy condicionada y, en muchas ocasiones, se tenga que acelerar mediante los impulsos que generan los lobbys de presión, lo que genera tomas de decisiones erróneas. Como ejemplo de toma de decisiones erróneas en materia de movilidad cito la reciente política de ampliación de carriles en las autovías y autopistas. Una actuación que requiere de una elevada inversión tanto para su puesta en marcha como para su mantenimiento y que con el futuro incremento de la movilidad compartida, conectada e incluso autónoma puede quedar obsoleta y resultar incluso inútil a la vuelta de unos años. Para Ramos, los cambios que

se producen hoy día son muy rápidos y provocan errores en la toma de decisiones, tal y como se puede apreciar en el problema generado en torno a las VTC, donde lo único que se ha hecho ha sido aplazarlo y derivarlo a las Comunidades Autónomas en lugar de generar una solución más lógica y adecuada a los nuevos tiempos que vienen en materia de movilidad. Pero los tiempos son los que son y para dar con soluciones adecuadas y que realmente sirvan para solucionar el problema hacen falta reflexiones mucho más profundas que satisfagan a todas las partes implicadas. Andrés Lorite, compañero en la Comisión de Movilidad del Congreso, pero en la bancada del Grupo Popular, no se mostró tan pesimista como el representante del PSOE en la mesa de debate. Al contrario, confía en que la oportunidad que significa la nueva Ley de Movilidad para sentar las bases de futuro para permitir la entrada de los nuevos actores (VTC, patinetes y vehículos de movilidad personal, etc.) y permita resolver muchos de los problemas actualmente vigentes. Desde su punto de vista, la

nueva ley resulta sumamente interesante, puesto que por primera vez en la historia un texto legal consagra la movilidad como derecho universal de las personas. Y eso es muy importante. La nueva ley se basa en una estrategia de movilidad aprobada hace tan sólo un año y se orienta hacia una movilidad verde y conectada. Cierto que tiene cosas en las que se queda un tanto escasa y no llega hasta donde debiera, pero en general parece existir en el texto que hasta la fecha conocemos una buena voluntad para alcanzar buenos objetivos. La movilidad debe ser una política de estado y por tanto esta Ley debería ser consensuada por todos para que cualquier Gobierno de cualquier signo político la empleara como base para las futuras regulaciones y normativas de la nueva movilidad. También mostraba optimismo la representante de Mas País en la Comisión de Transportes de la Asamblea de Madrid, Esther Rodríguez, para quien por fin el Ministerio de Fomento se va a tener que preocupar del derecho a desplazarse libremente por todo el territorio. Algo que no resulta tan sencillo como podemos pensar pues buena parte de la población

(1/5) permanece inmóvil por falta de movilidad y medios de transporte a su alcance hasta el punto de que hay gente en muchos pueblos de la España deshabitada que no dispone de los recursos y medios necesarios ni tan siquiera para poder ir al médico. Sí coincidió con el representante socialista en cuanto a que la acción de los políticos llega tarde en muchas ocasiones, pero al contrario de la opinión de César Ramos, esta también puede ser una buena solución, pues permite aprovechar y conocer políticas que otras administraciones aplican a casos semejantes y que están dando buenos frutos y funcionan realmente bien. Los políticos también debatieron sobre la importancia de los datos de cara a la innovación digital, sobre la movilidad en las zonas rurales y la necesidad de conseguir que la transición a la movilidad eléctrica se efectúe de una manera no disruptiva de forma que se evite que haya quienes se queden atrás. "No puede volver a pasar lo que está sucediendo con la digitalización en sectores como el bancario". Arrancar con algo nuevo no significa tener que terminar con algo viejo de inmediato.

mación precisa para que la experiencia sea siempre la mejor. En este sentido es de igual importancia que apostemos por una movilidad plenamente conectada, en la que el desarrollo de las redes 5G tendrán una gran importancia para permitirnos implantar esa nueva

movilidad que, además, será resiliente, lo que permitirá garantizar la búsqueda de la máxima seguridad y afrontar los riesgos que vayan surgiendo en el camino". "Y en todo caso habrá de ser una movilidad compartida y conectada —afir-

mó Librero—, una conectividad en la que también se integrarán las personas que utilizan los medios de transporte. La conectividad es algo irrenunciable, máxime cuando actualmente el 40 por ciento del tráfico de las ciudades lo generan directamente los vehículos que

HABLAMOS CON... RENZO RONCAL,
VICEPRESIDENTE ANEVAL Y DIRECTOR GENERAL DE ENTERPRISE HOLDINGS ESPAÑA
"EL COCHE DE ALQUILER
SERÁ CLAVE EN LA TRANSFORMACIÓN DE LA MOVILIDAD"

Desde junio de 2020, Renzo Roncal dirige Enterprise Holdings España y es el vicepresidente de Aneval, asociación que reúne a las 5 grandes alquiladoras internacionales que compiten en España en el mercado del rent a car.

¿Por qué celebrar este Summit sobre innovación en movilidad?

La movilidad se está transformando y eso está también cambiando nuestras vidas, nuestros hábitos diarios a la hora de desplazarnos. En estos momentos es muy importante intercambiar opiniones y conocimientos, así como establecer contactos entre empresas públicas y privadas y conocer que se está haciendo en otros ámbitos diferentes al nuestro por mejorar la movilidad.

Como líder del sector de la movilidad, Enterprise no puede permanecer al margen. Debemos también liderar este nuevo camino que se abre cara al futuro.

¿Cómo definirías el futuro de la movilidad?

El futuro de la movilidad vendrá marcado por las alianzas entre los proveedores de diferentes tipos de movilidad, incluyendo una cada vez más estrecha colaboración entre los sectores público y privado. El coche de alquiler es parte de la solución a los problemas que plantea la nueva movilidad y nuestra experiencia nos faculta para ofrecer movilidad a quienes la necesiten. En Enterprise estamos y estaremos al frente, liderando esta transformación y aportando los cambios precisos para satisfacer tanto las

necesidades actuales como las de futuro.

¿Qué aporta en este nuevo escenario el coche de alquiler?

Mucho. No sólo somos las plataformas de servicios más eficientes que hay en el mercado. Además, somos excelentes y verdaderos consultores para mejorar la movilidad gracias a los amplios conocimientos que hemos adquirido con nuestra actividad. El coche de alquiler es y debe ser parte de la solución a los problemas que se están planteando, y los clientes así lo entienden cuando cada día apuestan más por el uso que por la propiedad. Además, somos el gran aliado que los servicios de transporte público van a tener en estos nuevos escenarios de movilidad que se plantean. Nuestra capilaridad nos permite alcanzar todos esos puntos del territorio al que los servicios públicos de transporte no son capaces de llegar. Nuestras flotas cuentan además con una enorme flexibilidad y capacidad de adaptación para resolver muchos de los problemas que se plantea

¿Qué es Enterprise? Enterprise es la mayor empresa de movilidad existente en el mundo. Contamos con una amplia experiencia de más de 65 años dando respuesta a las necesidades de movilidad que nos plantean nuestros clientes. Nuestro fundador, Jack Taylor, comenzó en 1957 con una flota de apenas 7 coches dando servicio en las calles de Sant Louis (Missouri, EE.UU.). Hoy Enterprise cuenta con una flota cercana a los 2 millones de unidades, está dirigida

por Chrissy Taylor, la nieta de nuestro fundador y ofrece sus servicios en más de 90 países por todo el mundo en más de 10.000 ubicaciones distintas. Enterprise da respuesta a la demanda de servicios de movilidad allí donde se necesitan.

Estáis también celebrando vuestros primeros diez años de actividad en España. ¿Cuáles son vuestros objetivos?

Para nosotros la satisfacción del cliente es lo más importante. Le ofrecemos la mejor experiencia posible, y así lo reflejan constantemente los principales rankings internacionales (JD Power, ...) expertos en este tipo de mediciones de calidad de las empresas. Enterprise lidera no sólo el ranking de movilidad en España, sino que también está siempre en las primeras posiciones globales de todas las categorías escala internacional. Desde que empezamos en España nuestra obsesión ha sido crear una red lo suficientemente amplia y cercana para poder atender a todos los clientes en todo el territorio. Actualmente contamos con 165 puntos de atención por toda España. Están situados de tal manera que el 85 por ciento de la población española tiene un centro Enterprise situado muy cerca de él. El pasado mes de junio lanzamos en España nuestro servicio Car Share corporativo,

con el que hemos alcanzado un notable éxito en los mercados en los que ya está implantado. Este servicio permite a las empresas y a sus empleados reservar viajes de negocios en una amplia gama de vehículos de bajas o cero emisiones a través de un sistema de reservas online o de una aplicación móvil, que además de agilizar notablemente los trámites burocráticos en las entregas y recogidas del vehículo permite un importante ahorro de costes gracias a la eficaz gestión que proporciona. Y también estamos a la búsqueda de nuevo talento. Este año vamos a crear 400



nuevos puestos de trabajo. De ellos 50 serán para estudiantes en prácticas y 125 para recién licenciados. Todos ellos se beneficiarán de una completa formación interna en materia de gestión y accederá a un programa de diplomas único que ha sido creado para que desde los distintos equipos en los que se integren puedan ascender a puestos de responsabilidad.

están buscando aparcamiento".

"El esfuerzo que actualmente hacemos por la movilidad compartida y conectada es enorme. Cada vez hay un mayor número de servicios y soluciones tecnológicas que aportan nuevos impulsos para alcanzarla. La creciente

conectividad existente en el sector genera mayores flujos de información al respecto y las empresas están también aportando interesantes nuevas soluciones que aportan valor".

Librero cerró su intervención en el Enterprise Innovative Mobility Summit

resumiendo la actividad del MITMA y el papel predominante de este sobre las políticas relacionadas con el Plan de choque de movilidad sostenible y conectada en entornos urbanos e interurbanos que el Gobierno ha puesto en marcha para el despliegue de infraes-



estructuras de carga para vehículos eléctricos y de todas aquellas políticas que aceleren y potencien la implantación de la movilidad eléctrica y contribuyan a descarbonización de la misma.

La actividad del MITMA está igualmente centrada en el desarrollo y aprobación de la nueva Ley de Movilidad Sostenible y financiación del Transporte, anteproyecto que se dio a conocer el pasado mes de marzo y cuya segunda lectura se celebrará en el Consejo de Ministros en próximas semanas, con el fin de que inicie su tramitación parlamentaria y aprobación definitiva por el Congreso de los diputados antes de finalizar 2023.

La nueva Ley de Movilidad Sostenible aporta interesantes novedades e innovaciones. Además de establecer por primera vez el derecho a la movilidad, también establecerá la creación de espacios controlados donde poder someter a pruebas con total seguridad a los futuros servicios de movilidad. La ley se ocupa igualmente de mejorar la intermodalidad del transporte, de aumentar la eficiencia entre los distintos operadores, de mejorar el acceso a la movilidad de los ciudadanos y de mejorar la calidad del aire.

Pero las leyes no son efectivas si carecen de la necesaria financiación para ponerlas en marcha. En este sentido la comisionada del Gobierno destacó la importancia que tienen los 900 millones de euros adjudicados por la administración española a las comunidades autónomas y los 1.600 millones que se destinarán para ello a las administraciones locales, además de otros 400 millones de euros destinados a la transformación y creación de distintos hubs de transporte de viajeros y mercancías en todo el país.

Y como una segunda gran palanca para el impulso de esta nueva movilidad están los más de 6.500 millones de euros destinados por el MITMA al desarrollo de nuevas infraestructuras de transporte ferroviario que permitirán mejorar los accesos y las infraestructuras de enlace entre los distintos modos de transporte, así como introducir nuevas tecnologías digitales avanzadas en todas ellas.

La comisionada terminó su intervención hablando de la importancia que la colaboración público-privada tiene en

el desarrollo de todas estas políticas. Una colaboración sin la cual no será posible alcanzar el éxito necesario en esta materia. Una colaboración que es labor de todos fomentar e impulsar, pues es mucho lo que está en juego, ya que todos los estudios apuntan a que esta apuesta por la nueva movilidad va a permitir generar 280.000 nuevos puestos de trabajo y significará un importante aporte superior a los 20.000 millones de euros al PIB nacional.

El siguiente ponente de la tarde fue el director gerente del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid, Luí Miguel Martínez Palencia, quien en un apasionante discurso expuso la importancia de la continuada labor que el Consorcio viene realizando desde hace muchos años en pro de la transformación de la movilidad.



▲ Carmen Librero, comisionada especial del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)

LAS LEYES NO SON EFECTIVAS SI CARECEN DE FINANCIACIÓN. EN ESTE SENTIDO LA COMISIONADA DEL GOBIERNO DESTACÓ LA IMPORTANCIA DE LOS 900 MILLONES DE EUROS ADJUDICADOS A LAS COMUNIDADES

“En Madrid hacemos cada año más de 600 millones de kilómetros anuales entre todos los modos de transporte, desplazando a más de 1.600 millones de pasajeros, y eso pese a que la pandemia ha resultado nefasta para el transporte público. “Por suerte —comentó Martínez— la situación se ha recuperado prácticamente por completo y actualmente estamos funcionando a un ritmo impresionante. Un ritmo que se

va a acelerar en estos próximos meses gracias a la rebaja en los precios y a la gratuidad en determinados medios de transporte, lo que contribuirá a mejorar el transporte y el tráfico en las ciudades”.

En su intervención, el director del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid destacó la excepcional importancia que está teniendo para el desarrollo de la nueva movilidad en la Comunidad de Madrid —uno de los territorios más punteros a escala global en esta materia— la tarjeta de transporte público que desde hace muchos años se ha convertido en una de las señas de identidad de la Comunidad”.

“Con ella —dijo— se puede viajar por todo el territorio de Madrid y llegar incluso al de otras comunidades. Viajar a Toledo o Guadalajara es posible con esta tarjeta. Por tan sólo 10 euros al mes un joven puede recorrer toda la Comunidad y en estos próximos meses por 27 euros cualquier persona normal también podrá hacerlo”

“Pero más importante que por el precio, la tarjeta de transporte de la Comunidad de Madrid es importante por la información que nos aporta sobre los hábitos de movilidad que tienen los usuarios de la misma en nuestro territorio. Registra todos los días más de 20 millones de desplazamientos, una información que debidamente procesada es una auténtica mina para el desarrollo de la movilidad en Madrid”, comentó Martínez Palencia. “Y sus datos resultan de especial importancia cuando resulta que hemos llenado las calles de nuestras ciudades y nuestras carreteras de cachivaches con ruedas de todo tipo que es preciso integrar y hacer que funcionen conjuntamente para ofrecer una movilidad accesible, eficiente, rápida y sostenible”.

La tarjeta ha cambiado mucho desde su lanzamiento, y lo va a hacer mucho más en breve. Dentro de muy poco tiempo, apenas unas semanas, las tarjetas de transporte van a permitir su recarga directamente a través de los teléfonos móviles. Se podrán pagar los viajes con el smartphone. El futuro pasa por integrar la propia tarjeta en el propio teléfono móvil de cada pasajero. También se integrará una aplicación a modo de planificador de viajes, que además será el punto central de in-

formación para todos los usuarios del transporte en la comunidad y para todas las plataformas que busquen este tipo de información”, comentó el director general del Consorcio de Transportes.

Tras hacer un breve repaso a los importantes proyectos de investigación e innovación que el consorcio lleva a cabo en colaboración con instituciones privadas para mejorar la movilidad en la comunidad (autobuses autónomos, vehículos impulsados por hidrógeno, gestión inteligente de los carriles Bus-VAO, intercambiadores, ampliación de las líneas de metro, Martínez Palencia destacó la importancia que tiene en esta colaboración el que la plataforma de datos de movilidad que se obtiene a través de la tarjeta esté elaborada con códigos abiertos que facilitan el acceso a la información a las empresas que así lo solicitan de cara al desarrollo de sus nuevas propuestas de movilidad. Colaboración que ya se está dando con empresas como Repsol, Toyota, Alsa, ...

Para Martínez Palencia el diálogo y la colaboración público-privada es fundamental. “Todos los agentes —dijo— tienen algo que decir sobre la movilidad de nuestras ciudades, de nuestro territorio, porque nuestras encuestas y estudios nos dicen que esa movilidad activa, al igual que el teletrabajo, ha venido para quedarse. Por eso, debemos integrar todas las modalidades de desplazamiento bajo el paraguas de la gobernanza de las autoridades del transporte, para poder ofrecer al usuario otras formas de moverse con total seguridad”.

El consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid controla la actividad diaria de más de 700 líneas de autobús, de una red de metro que es la más accesible del mundo (en un 75 por ciento de sus estaciones hay ascensores) y de los intercambiadores subterráneos y la digitalización del transporte, asuntos en los que Madrid es una ciudad pionera y que está sirviendo de ejemplo para el desarrollo de numerosas ciudades cuyos dirigentes nos visitan para conocer y aplicar en las suyas nuestros sistemas para mejorar los servicios de transporte que ofrecen.

Durante la jornada se celebraron tres mesas redondas. Las soluciones innovadoras para la movilidad actual y futura centraron el debate en el primer panel, moderado por Lucía Gómez, directora de Transporte y Movilidad de El Economista, en el que participaron Cristóbal Herrera, director de Asuntos Públicos de Enterprise Holdings en Es-



▲ El director del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid, Luis Miguel Martínez Palencia, junto a representantes de Enterprise Holdings.

PARA MARTÍNEZ PALENCIA EL DIALOGO Y LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA ES FUNDAMENTAL. “TODOS LOS AGENTES —DIJO— TIENEN ALGO QUE DECIR SOBRE LA MOVILIDAD DE NUESTRAS CIUDADES”

paña; Carlos Mateo, director de Movilidad de EMT; Gerard Martret, socio fundador de Shotl; Marcel Forns, director general de GEBTA, y Luis Morales, responsable de Relaciones Institucionales de ‘El Futuro de la Movilidad’.

A continuación, en la segunda mesa redonda, conducida por Cristina Méndez, Lead Replacement Rental Sales Executive de Enterprise Holdings, varias empresas y organizaciones expusieron las acciones que están llevando a cabo en movilidad para adaptarse a las demandas políticas, sociales y de sus propios empleados. En ella, intervinieron Jacobo Olalla, director general de la asociación Cervecedores de España; Carmen Benayas, subdirectora de Servicios, Movilidad y Espacios de INECO; Juan Vilda, subdirector general de Acuerdos de Distribución de MAPFRE, y David Moreno, senior asset manager de Merlin Properties.

Por último, las claves de la nueva Ley de Movilidad Sostenible fueron el centro de debate en la tercera mesa redonda, compuesta por diversos representantes políticos de la Comisión de Transportes en el Congreso de los Di-

putados como César Ramos, del Grupo Socialista, y Andrés Lorite, del Grupo Popular, y Esther Rodríguez, integrante de la Comisión de Transportes de la Asamblea de Madrid por parte de Más País.

Al evento acudieron numerosos representantes de asociaciones y empresas del sector de la movilidad en España, lo que pone de manifiesto el interés creciente que el desarrollo de la nueva movilidad y de los nuevos sistemas de transporte tiene entre las empresas privadas, que contemplan este sector como una importante fuente de negocio para los próximos años.

Como decíamos al inicio del reportaje, Enterprise Holdings es una empresa líder del sector de la movilidad a escala global. Bajo su paraguas se agrupa una amplia red global integrada por marcas como Enterprise Rent a Car, National Car Rental, Alamo Rent a Car, así como numerosas filiales regionales independientes. Todas ellas ofrecen una amplia gama de servicios de alquiler de vehículos, de vehículos compartidos, gestión de flotas, alquiler de camiones, venta de vehículos, distintas soluciones de movilidad, etc. con el cliente puesto en el centro de la actividad de todas ellas.

Este año, Enterprise está celebrando sus primeros 10 años de presencia en el mercado español. Enterprise adquirió en 2012 la empresa francesa Atesa, haciéndola crecer y expandiéndola por todo el territorio hasta alcanzar un total de más de 157 puntos de venta, una plantilla cercana a los 900 empleados y una flota compuesta por más de 20.000 unidades de vehículos de todo tipo.



PREOCUPANTE AVANZADA EDAD DEL PARQUE ESPAÑOL

La falta de renovación y mantenimiento incrementan la inseguridad

El parque español del automóvil progresivamente se ha ido quedando cada día más obsoleto, hasta el punto de ser uno de los de mayor edad media, con el problema añadido de contar con un defectuoso mantenimiento. Factores que afectan muy gravemente a la seguridad vial de nuestras calles y carreteras.

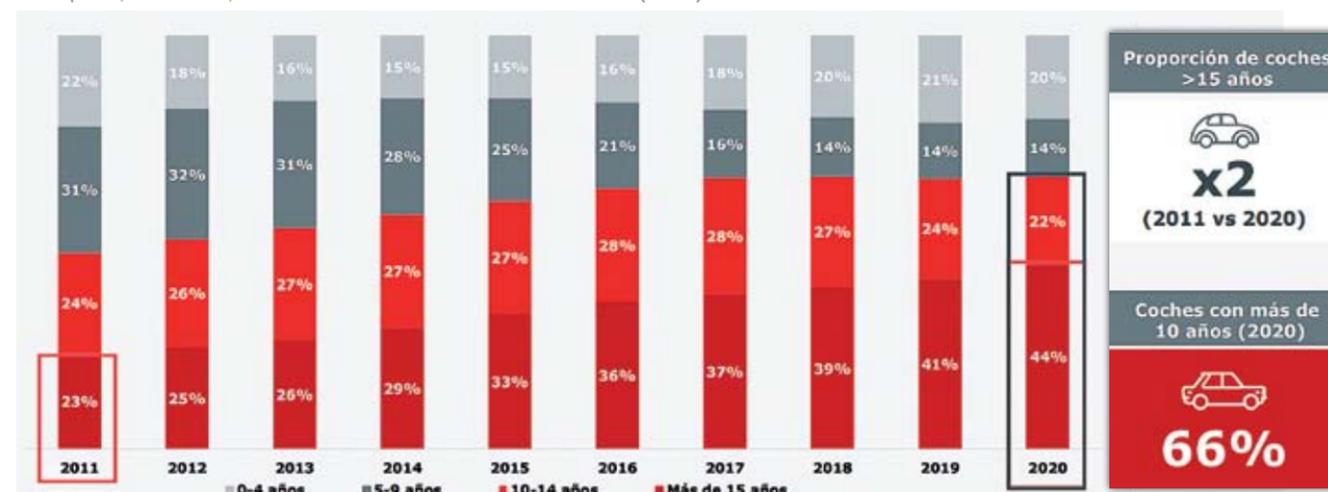
El parque móvil español se ha quedado obsoleto. Cerca de 22,9 millones de vehículos, el equivalente al 66 por ciento de nuestro parque automovilístico, lleva ya más de diez años en uso desde su fecha de matriculación. Y casi la mitad del mismo, el 44 por ciento, supera los 15 años de ac-

tividad. Esto último significa que 16,2 millones de vehículos ruedan por nuestras carreteras en condiciones de seguridad muy por debajo de las que actualmente se exigen para poder matricular un vehículo nuevo y con un equipamiento de seguridad claramente inferior.

Nuestro parque móvil es uno de los que muestran mayor antigüedad entre los países de nuestro entorno. 2 de cada 3 unidades superan los diez años de antigüedad. La media de edad de nuestros vehículos supera ya los 13,5 años y, además, como las matriculaciones de coches nuevos no

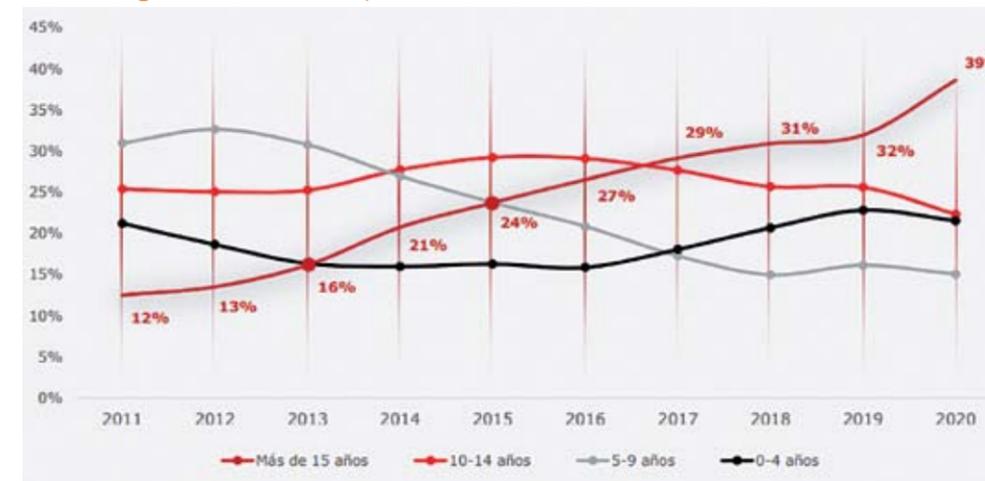
EL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO POR ARCOS DE ANTIGÜEDAD

En España, circulan 16,2 millones de vehículos de más de 15 años (44%)



LESIVIDAD GRAVE Y ANTIGÜEDAD DEL PARQUE

En el mismo periodo, la proporción de accidentes con **heridos graves** también se ha triplicado en los coches de más de 15 años



EL ESTUDIO BUSCA CONOCER CÓMO HA EVOLUCIONADO LA ANTIGÜEDAD DEL PARQUE MÓVIL ESPAÑOL DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA, EN QUÉ SITUACIÓN SE ENCUENTRA CON RESPECTO A LOS PAÍSES DE NUESTRO ENTORNO EUROPEO

ANTIGÜEDAD MEDIA DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO

La antigüedad del parque automovilístico no ha dejado de aumentar en la última década en España



ayudan —registramos una caída acumulada del 35 por ciento en los últimos tres años—, el problema sigue progresivamente creciendo.

La situación económica, los cambios sociales relacionados con la movilidad, la conciencia medioambiental, el progresivo cambio del concepto de propiedad al de uso, la pandemia y, más recientemente, la crisis de suministros provocada por la pandemia y la invasión de Ucrania están lastimando gravemente las ventas de vehículos en estos últimos años, lo que sin duda va a provocar que el parque siga envejeciendo y la situación se torne aún peor. En apenas una década, el total de vehículos de nuestro parque es un 38 por ciento más viejo.

Una antigüedad que impacta de lleno en las condiciones de seguridad vial con las que circulamos por nuestras calles y carreteras, tal y como muestra el estudio elaborado por la Fundación Línea Directa en colaboración con el Instituto de Investigación sobre Vehículos Centro Zaragoza que, bajo el título “Coches obsoletos, riesgo real”, analiza la influencia de la anti-

güedad del parque automóvil español en la accidentalidad durante el período 2011-2020.

El estudio se ha elaborado a partir de la combinación de datos obtenidos de la base de datos de la DGT, de las informaciones y estadísticas nacionales que proporcionan los fabricantes de automóviles (ANFAC), sus concesionarios de venta (FACONAUTO) y de las estaciones de ITV (AECA-ITV), así como con datos sobre averías proporcionados por la compañía Línea Directa Aseguradora y su red de asistencia.

El estudio busca conocer cómo ha evolucionado la antigüedad del parque móvil español durante la última década, en qué situación se encuentra con respecto a los países de nuestro entorno europeo, los riesgos que conlleva su creciente antigüedad, las consecuencias que produce sobre la seguridad en la circulación, la influencia que tienen vehículos tan antiguos sobre la mortalidad en la carretera, y la letalidad que provocan. De igual modo el estudio busca poner de manifiesto con todo ello la importancia que tiene el gasto que los es-

pañoles realizamos en el mantenimiento de nuestros vehículos de cara a tratar de aminorar los posibles riesgos que la antigüedad de nuestros vehículos genera, así como conocer cuáles son las principales averías y problemas que estos vehículos antiguos manifiestan y, pese a las cuales, seguimos usándolos.

Además de las conclusiones ya comentadas anteriormente, según muestra el estudio “la falta de renovación de nuestros coches supone un grave desafío por la seguridad vial en nuestras carreteras”. El informe muestra como sólo durante esta última década, cerca de 2.700 personas han fallecido víctimas de accidentes en los que se vieron implicados vehículos con más de 15 años de edad. Además, el porcentaje de coches de esa o mayor edad que se vieron implicados en accidentes mortales de tráfico se ha triplicado, pasando del 15 % que se registraba en 2011 al 44 % del total de accidentes contabilizados en 2021.

Lo mismo sucede al hablar de heridos graves en accidentes en los que se vieron

EDAD Y SEGURIDAD INFORME LÍNEA DIRECTA
DIFERENCIAS NOTABLES ENTRE PAÍSES, CC.AA. Y PROVINCIAS DESIGUAL ENVEJE CIMIENTO SEGÚN LA ZONA

Al cierre del segundo trimestre de 2022, el parque móvil español acumulaba 32.759.062 unidades y había aumentado un 1,47 por ciento con respecto a la misma fecha del año anterior, según indicaba el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA).

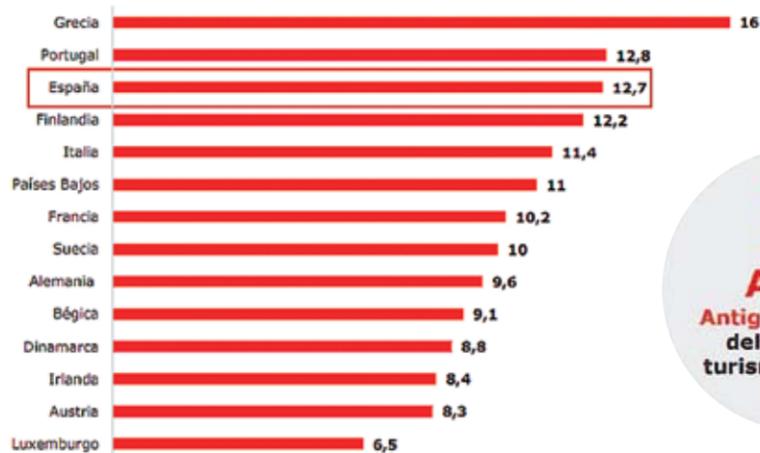
Esta fuente, bastante fiable, dado que ofrece datos sobre todos los vehículos que tienen contratado el seguro obligatorio de responsabilidad civil, indica que el promedio de vehículos en circulación se incrementó en 473.586 unidades con respecto al año anterior.

Nuestro parque se amplía, pero también envejece. La edad media del parque se desploma año tras año y alcanza los 13,49 años de antigüedad media, casi dos años más de la media que ofrecen el resto de mercados europeos, que es de 11,5 años de antigüedad. La media de edad de los coches españoles supera ya en un 17,4 por ciento a los del resto del viejo continente, y sigue aumentando año tras años.

El informe de la Fundación Línea Directa señala a España como uno de los tres países de la UE con una mayor antigüedad en su parque móvil, superado en los países de nuestro entorno apenas por Portugal (y Grecia (16 años) según indica el informe de la Fundación Línea Directa, Extremadura, Castilla-La Mancha y Castilla-León son las autonomías que cuentan con un parque móvil más antiguo

ANTIGÜEDAD DE LOS TURISMOS EN LA UNIÓN EUROPEA

España tiene uno de los parques de turismos más envejecidos de los países de su entorno (último año comparable, 2019)


ANTIGÜEDAD DEL PARQUE POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS


Año 2020 (último disponible con datos autonómicos)

en España, mientras que Madrid, Cataluña y Baleares son las que disponen de los parques más modernos circulando por sus calles y carreteras. Según el citado informe, las diferencias de edad entre Comunidades autónomas no son tan amplias como pudiera parecer a la vista del gráfico que en el mismo se ofrece. Si la media nacional está en 13,1

años de edad (la cifra varía con respecto a la media que se ofrece en el informe debido a la fecha de los datos —2020— con los que se ha elaborado este gráfico en concreto) Diferencias que aún crecen más en función de la provincia de la que hablemos. Desde los 12 años de media que tienen los vehículos en Madrid a los casi 17 años de antigüedad que presenta

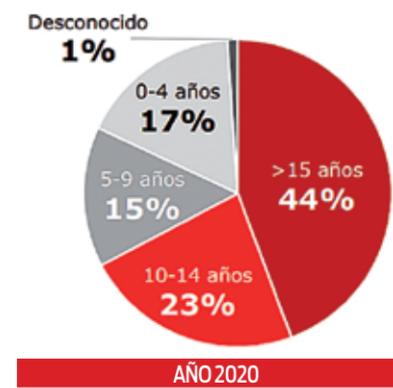
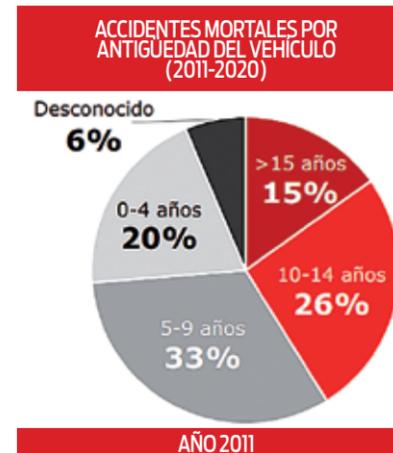
el parque automovilístico de la provincia de Orense. Diferencias notables que como se puede apreciar a partir de los datos que se ofrecen en el siguiente recuadro, tienen gran influencia los datos sobre la riqueza existente en la provincia así como el volumen de paro que esta registra entre su población, ... aunque, curiosamente, la máxima no se cumple en bastantes casos.

PROVINCIAS CON LOS COCHES MÁS NUEVOS (DATOS 2020)

PROVINCIA	Antigüedad media (años)	RANKING Antigüedad	PIB PER CAPITA (euros)	RANKING PIB	PARO %	RANKING PARO
Madrid	12	1	35.091	2	11,8	27
Guipuzcoa	13,57	2	33.851	3	9	45
Cádiz	13,61	3	18.050	52	23,32	5
Alaba	13,64	4	36.404	1	11,4	30
Castellón	13,75	5	28.367	11	12,5	23
Guadalajara	13,92	6	20.415	37	11	12,5
Valencia	14	7	23.363	22	15,3	19
Málaga	14	8	18.801	45	20,2	11
Alicante	14,00	9	19.757	43	18,4	12
Sevilla	14,16	10	20.314	38	23,1	6
Vizcaya	14,18	11	31.792	4	10	39
Zaragoza	14,25	12	28.386	10	9,4	43
Huelva	14,25	13	20.273	39	26,8	2
La Rioja	14,28	14	27.482	15	12,2	25
Barcelona	14,35	15	30.810	7	11,8	28
Navarra	14,37	16	31.026	5	10,7	35
Tarragona	14,37	17	30.810	7	11,8	28
Toledo	14,44	18	18.617	48	17,1	16
Valladolid	14,51	19	26.901	17	9,7	42
Cantabria	14,59	20	23.646	21	10	40
Murcia	14,71	21	21.094	33	14,7	20
La Coruña	14,83	22	23.816	20	8,3	48
Córdoba	14,83	23	18.525	49	22,9	7
Las Palmas	14,88	24	20.813	35	24,3	3
Huesca	15,00	25	28.015	12	7,3	50
Almería	15,00	26	19.919	41	21,4	10
Girona	15,00	27	28.184	13	10,8	33
Burgos	15,21	28	29.571	8	9,1	44
Jaén	15,22	29	18.628	47	22,6	8
Asturias	15,33	30	22.709	24	12,3	24
Ciudad Real	15,33	31	21.563	30	16,3	17
Lérida	15,36	32	28.456	9	11,3	31
Badajoz	15,4	33	18.453	50	18,2	14
Soria	15,42	34	26.626	18	6,2	52
Teruel	15,51	35	25.262	19	7	51
Albacete	15,54	36	21.153	32	15,5	18
Melilla	15,64	37	18.700	46	19,4	13
Granada	15,7	38	18.181	51	22,1	9
Islas Baleares	15,75	39	27.870	14	10,6	37
Pontevedra	15,86	40	22.586	26	13,2	21
Palencia	15,93	41	27.346	16	8,8	46
Segovia	15,95	42	22.212	27	8,2	49
Lugo	15,97	43	23.320	23	8,6	47
Salamanca	16,0	44	21.187	31	12,6	22
Cuenca	16,33	45	22.691	25	11,6	29
Cáceres	16,38	46	19.464	44	17,4	15
Sta. Cruz de Tenerife	16,38	47	21.076	34	23,5	4
Ceuta	16,46	48	20.251	40	27,1	1
León	16,64	49	21.579	29	10,5	38
Zamora	16,66	50	19.813	42	10,6	36
Ávila	16,75	51	20.423	36	12,1	26
Ourense	16,95	52	22.210	28	9,8	41

ACCIDENTES MORTALES Y ANTIGÜEDAD DEL PARKING

En la última década, la proporción de accidentes mortales se ha triplicado en los coches de más de 15 años



2.700
FALLECIDOS EN COCHES DE MÁS DE 15 AÑOS (2011-2020)

En primer lugar porque es precisamente desde 2014 cuando los coches nuevos que salen de fábrica alcanzan sus mayores cotas de seguridad, incorporando en todos ellos numerosos sistemas en su equipamiento de serie. Los coches más modernos se venden con ABS, ESC, un mínimo de 6 airbags (frontales, traseros y laterales), sistema automático de frenada de emergencia (AEB), y el avisador de cambio de carril (LDW). Hasta el 64 por ciento de los coches actualmente vienen equipados con todos estos sistemas y eso significa que cada coche nuevo que reemplaza a uno antiguo de más de 15 años mejora notablemente las condiciones de seguridad de sus pasajeros y del resto de usuarios.

Otro de los puntos por los que es importante renovar el parque viene derivado por las condiciones de mantenimiento del mismo. A mayor edad de los vehículos, estos precisan de mayores operaciones de mantenimiento y renovación de sus distintos componentes y accesorios. Sin embargo, —tal y como se puede apreciar en el recuadro adjunto sobre este tema— los propie-

implicados vehículos con la misma antigüedad. Su proporción también se ha triplicado desde 2011, pasando del 12 por ciento en 2011 al 39 % registrado el pasado año. Según los cálculos elaborados por el informe, la renovación del parque produciría unos impactantes resultados. De hecho, rebajar la edad media de los vehículos que circulan por España hasta situarla por debajo de los 10 años permitiría evitar unas 260 muertes al año en nuestras carreteras y vías de circulación.

La falta de renovación de nuestro parque es achacable a muchas circunstancias,

pero sin duda son las sociales y económicas las que mayor peso tienen. El elevado nivel de paro existente en el país, la constante sucesión de crisis económicas sufridas en estos últimos 20 años (2008, 2014, 2020, 2022), el encarecimiento del precio de los combustibles (en los que va de 2022 el diesel ha subido un 40 % y la gasolina un 21 %) hacen que cambiar de coche sea más difícil cada día, situación que además se agrava en estos momentos por el brutal crecimiento de la inflación (por encima del 10 por ciento en estos últimos meses) y por la fuerte falta de unidades disponibles para

su venta que la escasez de suministros para la producción han provocado sucesivamente la pandemia, la crisis de los chips y la invasión rusa de Ucrania.

Todas estas vicisitudes han provocado que desde 2018 el mercado español del automóvil haya marcado una abrupta caída que le ha llevado a perder el 35 por ciento de sus matriculaciones durante estos tres últimos años. Una caída de la cual aún no se ha recuperado. Y lo peor de todo es que justo en el momento actual en el que nos encontramos los tiempos económicos tampoco acompañan, pues todo apunta a

que la economía española se encuentra a las puertas de una nueva e importante recesión lo que puede provocar que tanto la economía en general como el mercado del automóvil español en particular precisen de un mayor tiempo de recuperación que el que necesitó tras la fuerte crisis registrada a inicios de la pasada década. Recordemos que desde 2014, año en el que el mercado del automóvil de nuestro país registraba un parecido volumen de matriculaciones al del pasado año 2021, nuestro mercado ha precisado de cuatro ejercicios para alcanzar el 1.300.000 unidades, cifra

que se considera la normal para una país como el nuestro.

Y con semejante panorama, la renovación del parque está no sólo todavía lejos de comenzar a producirse, sino que incluso puede llegar a empeorarse, puesto que la actual coyuntura que vive la economía española está lejos de poder propiciarla. Y eso supone un grave quebranto, puesto que ya urge que nuestro parque automovilístico comience a renovarse. Y urge por distintos motivos pero especialmente por algunos que atañen por completo a la seguridad y a la salud de las personas.



MANTENIMIENTO. CADA VEZ PEOR

Los españoles cada vez gastamos menos dinero en realizar las necesarias labores de mantenimiento de nuestros vehículos. Sorprende que pese a las notables diferencias existentes en cuanto a la antigüedad de los vehículos que componen nuestro parque móvil, en 2011 invirtiéramos algo más de 127 euros de lo que lo hacemos hoy día, 10 años más tarde.

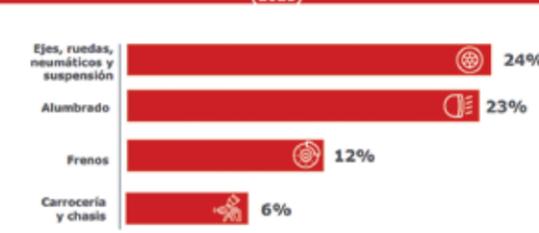
El gráfico extraído del informe elaborado por la Fundación Línea Directa muestra un panorama ciertamente desolador, pues indica la grave despreocupación que los españoles tenemos por el mantenimiento de nuestros vehículos. Pese al notable incremento de los costes de la vida desde inicios de la pasada década, invertimos cada vez menos dinero en mantener en correcto estado nuestros vehículos. Y no es una cifra baladí, pues la cantidad es un 20 por ciento inferior. Tal desidia y cicatería a la hora

DEFECTOS GRAVES DETECTADOS EN LAS ITV

... Lo que influye directamente en la seguridad: 1 de cada 5 vehículos presenta deficiencias graves o muy graves



Defectos graves y muy graves más habituales en la 1ª inspección ITV (2021)



de invertir en el mantenimiento de nuestros vehículos tiene un importante reflejo en la seguridad que los mismos proporcionan. Un indicativo de ello es el cada vez mayor volumen de defectos graves detectados en las revisiones que se efectúan durante las inspecciones técnicas obligatorias.

Tal y como muestra el gráfico, las ITV detectan que de cada 5 vehículos que pasan la revisión 1 presenta deficiencias graves o muy graves que le impiden poder volver a circular y que deben volver a pasar la

inspección tras haber reparado la deficiencia. Es más, durante la primera inspección, el 24 por ciento de los vehículos presenta defectos graves y muy graves en los ejes, ruedas, neumáticos y suspensiones, un 23 por ciento los tiene en el alumbrado, un 12 por ciento en el equipo de frenado y un 6 por ciento en su carrocería y chasis. Según los datos proporcionados por el estudio, sólo en los últimos 5 años se han incrementado en un 44 por ciento el número de defectos graves por alumbrado, en un 34 por

ciento los detectados en la dirección del vehículo, en un 26 por ciento los encontrados en ejes, ruedas, neumáticos y suspensión, y también han subido en un 10 por ciento los vistos en motor, transmisión y equipo de frenado. Cifras que seguramente serán muy superiores sobre el total del parque si tenemos en consideración que sólo durante 2021, el porcentaje de conductores que no lleva su vehículo a pasar su correspondiente revisión ITV supera el 40 por ciento.

como viene sucediendo desde el 2018.

Todo esto provoca importantes problemas de seguridad en las carreteras, que están propiciando que durante esta última década la proporción de accidentes en la que se están viendo involucrados los vehículos de más de 15 años se haya incrementado desde el 26 por ciento que representaba en 2011 hasta el 44 por ciento que se registraba en 2020. Un período durante el cual se han producido más de 2.700 fallecimientos en accidentes registrados en los que se ha visto involucrado un vehículo cuya edad desde su fecha de matriculación superaba los 15 años.

Según la directora general de la Fundación Línea Directa, Mar Garré, "es evidente que las prestaciones y la seguridad pasiva de los coches nuevos han dado un salto cualitativo en los últimos años. Sin embargo, sabemos que la adquisición de un coche nuevo supondría un gran esfuerzo para las familias españolas en un momento como el actual, marcado por la inflación y el encarecimiento de la financiación. Por eso, ahora más que nunca, es vital que mantengamos nuestros vehículos en perfecto estado, que pasemos la ITV en los plazos oficiales y que hagamos las revisiones pertinentes. No hay que olvidar que, cuando nos ponemos al volante, se trata de nuestras vidas y la de nuestras familias".

chos en materia de tecnología, seguridad, prestaciones, medidas anticontaminación, etc. Recordemos por citar un caso, que la gran mayoría de los vehículos contratados en operaciones de renting se renuevan por lo general a los 48 meses, es decir con cuatro o como mucho cinco años de edad desde su fecha de matriculación.

En 2011, sólo el 23 por ciento de los vehículos que circulaban por España superaba los 15 años de edad. Hoy, ese bloque significa casi el 40 por ciento de los vehículos que circulan en España. Y la situación es mucho más grave de lo que aparenta. En 2011, el parque español lo componían cerca de 28 millones de unidades y hoy día supera los 32 millones. Es decir más de 5 millones de unidades diferencia las cantidades sobre las cuales se aplican los porcentajes de ese recuadro las cuales se aplican estos porcentajes.

Una situación que si ya de por sí es bastante grave, lo es aún más si tomamos en consideración a los vehículos que superan la decena de años de antigüedad. Así, mientras que la suma de ambos grupos apenas representaba un 47 por ciento sobre el volumen del parque en 2011, en 2020 ya representaba el 66 por ciento y hoy día puede incluso que dicho porcentaje se haya incrementado o cuanto menos se mantenga en idénticas proporciones, tal y

arios de los vehículos cada día invierten menores cantidades en ello, reduciéndolas en la gran mayoría de las ocasiones al mínimo imprescindible. Y esto afecta notablemente a las condiciones de seguridad con las que estos vehículos circulan por nuestras calles y carreteras. El propio informe cita un ejemplo: "la distancia de frenado aumenta un 53% en un coche antiguo con mal mantenimiento con respecto a uno no ya nuevo, sino simplemente bien mantenido y revisado".

Y también se dan importantes razones que afectan directamente a la salud de las personas. La renovación del parque automóvil es vital de cara a la mejora del aire que respiramos en las ciudades. Conviene recordar que los coches sin etiqueta superan todos los quince años de edad. Y que son precisamente estos vehículos los responsables del 50 por ciento de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOX) y de un porcentaje incluso mayor en cuanto a las de CO2 se refiere.

Durante esta última década el parque automovilístico español no ha dejado de crecer. Mientras que en 2009 la edad media de nuestros vehículos se situaba en tan sólo 9,8 años de edad, hoy día supera los 13,5 años de media. Es decir, vehículos casi cinco años más viejos que en 2011. Y cinco años en el sector del automóvil son mu-

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



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



Taigo

Totalmente Techie



T-Cross

Tantos Temazos



T-Roc

Tremendamente Trendy



Tiguan

Todo Temperamento



Gama T de Volkswagen

Desde
199€ /mes*
My Renting

48 meses | 6.962 € de entrada

*Oferta Volkswagen Renting S.A. (Av. De Bruselas 34, Alcobendas) para un Volkswagen T Cross Advance 1.0 TSI 70 kW (95 CV) 5 vel. dirigida a particulares. Plazo 48 meses. Cuota de 199€ al mes (IVA incl.). Entrada de 6.962€ (IVA incl.). Precio final completo 16.514€ (IVA incluido). Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye todos los servicios en Red Oficial Volkswagen de mantenimiento, seguro y servicio complementario de reparaciones y asistencia en carretera durante el periodo contratado. Incluye una franquicia sin coste de 5.000 kms a la finalización del contrato por cumplimiento del plazo pactado. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida hasta 31.10.2022 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Gama T de Volkswagen (Taigo, T-Cross, T-Roc y Tiguan) consumo medio WLTP (litros / 100 km): de 5,1 a 8,3. Emisión CO₂ WLTP (g/km): de 123 a 188. Modelo visualizado: Volkswagen T Cross Sport con opcionales. Volkswagen Taigo R-Line con opcionales, Volkswagen T-Roc R-Line con opcionales y Volkswagen Tiguan Urban Sport con opcionales.