



## Boletín de Noticias de Automoción. Enero 2018 (y II)

### ASEPA informa:

- Llega la cuarta revolución industrial a la automoción
- El cierre de matriculaciones en 2017
- El GNL se pone de moda
- Nueva línea EMT 100% eléctrica con carga por inducción
- El diésel y el 'efecto boomerang' sobre las emisiones
- Los españoles ante la nueva movilidad
- El coche leerá la mente para evitar accidentes
- Los coches sin volante... en 2037
- Cómo conducir seguro en invierno
- El exceso de emisiones en la ITV
- FITUR, del 17 y el 21 de enero
- 8 claves para entender la posventa en el mundo
- *Program Automobile Dealer Development* ESADE
- Innovación en la seguridad aplicada al transporte

## Llega la cuarta revolución industrial a la automoción

La industria del automóvil ha cambiado mucho en las últimas décadas, pero la era digital ha provocado una nueva ola de cambios. Aquí veremos un resumen de cómo están evolucionando estas compañías para adaptarse a ella, según **EC Brands** en [elconfidencial.com](http://elconfidencial.com).

La automoción es una de las patas esenciales de la economía española. Según el ICEX, el sector representa el 10% de nuestro Producto Interior Bruto (incluyendo distribución y actividades anexas) y el 19% del total de las exportaciones españolas. Además, la industria genera 300.000 empleos directos y 2 millones de indirectos. España, de hecho, es el 2º mayor fabricante de automóviles de Europa y el 8º a nivel mundial, además de ser el primer fabricante europeo de vehículos industriales. Por otro lado, el 83% de los vehículos fabricados en España se exportan a más de 100 países.



Pero una importancia de tal calado siempre acaba exigiendo una gran responsabilidad, sobre todo a la hora de reciclarse. Si el sector ha ido cambiando progresivamente en las últimas décadas, exponencial. ¿El principal motivo? La

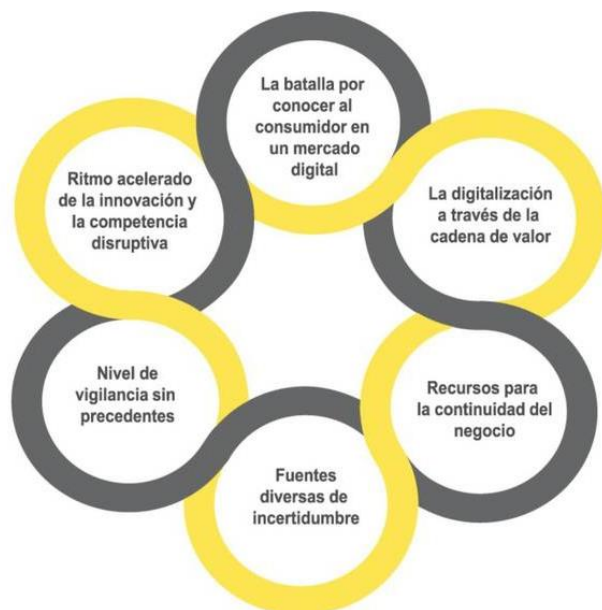
la velocidad del cambio hoy está aumentando de manera exponencial. ¿El principal motivo? La digitalización.

Algunas de las respuestas a esta evolución las encontramos en *'The future enterprise: Una hoja de ruta en la transformación de las empresas de automoción'*, un informe elaborado por la consultora **EY** y que da buena cuenta de una realidad: esta industria está viviendo una cuarta revolución y, ante ella, las empresas del sector están progresivamente abandonando sus modelos de negocio tradicionales e introduciendo nuevas variables.

Ante esta situación, hay una palabra clave: innovación. Solo de este modo las compañías de automoción conseguirán adaptarse a los nuevos tiempos y transformar sus modelos de negocio para dar respuesta a las necesidades del consumidor. Esta transformación se vislumbra, básicamente, en seis cambios principales:

1) *El consumidor es digital.* Hace tiempo que el consumidor ha cambiado. Actualmente, el 66% de los compradores de nuevos coches utiliza las páginas web de los fabricantes como principal fuente de información. Además, el cliente puede pasar hasta diez horas de media en dicha web para buscar información y decidir cuándo y dónde comprar su automóvil.

Para adaptarse a este cambio, según el informe, las empresas de automoción deben comprender la evolución de las necesidades de los clientes, diseñar vehículos que puedan ser fácilmente reconfigurados e identificar rápido las tendencias emergentes. El sector tiene el reto de adaptarse con rapidez y acierto a los cambios que trae consigo la industria 4.0; en este contexto, los fabricantes de automóviles deben convertirse en proveedores de movilidad con la flexibilidad necesaria para dar respuesta al consumidor.



2) *El mercado también es digital.* Si el cliente se acaba moviendo de forma digital, el mercado también se acaba haciendo a este nuevo paradigma. Y ante esto, las empresas deben reaccionar para no quedarse atrás.

La primera receta parece clara: ser ágiles. Para ello, el informe asegura que las compañías deben "reducir los procesos de comercialización y acortar los ciclos de

desarrollo de vehículos", con unas dinámicas más estandarizadas que le permitan operar de manera mucho más ágil.

3) *I+D: obligatorio, no opcional.* En una época eminentemente innovadora, los activos tangibles (materiales, fábricas, financiación...), no pueden ser el único elemento de la ecuación. A esta fórmula hay que añadir diversos intangibles, entre los que se encuentran el conocimiento industrial, la propiedad intelectual o el reclutamiento del mejor talento humano.

4) *Disrupción tecnológica.* A estas alturas ya tenemos claro que la innovación es esencial y obligatoria, pero no llega sola. Para ello necesitaremos activar determinadas palancas que sumerjan a una empresa en un ambiente disruptivo.

Partiendo de esta lógica, las empresas de automoción necesitan cambiar el chip: ya no solo son compañías de desarrollo y producción, sino que deben cambiar su forma de pensar para poder convertirse en empresas tecnológicas equipadas con dinámicas de trabajo orientadas a la innovación.



5) *Incertidumbre del mercado.* Eso sí, la innovación, el proceso digital y los cambios tecnológicos traen asociado un nuevo elemento: la incertidumbre. La presencia en múltiples mercados amplía los focos de inestabilidad de tipo social, demográfico, geopolítico y económico.

Ante esta situación, las empresas deben "mejorar la visibilidad y resiliencia de la cadena de suministro y así facilitar su

sincronización, para reducir los efectos expansivos ante posibles cambios", así como "desarrollar estrategias de precios y asegurar una planificación efectiva".

6) *Vigilancia en el sector.* El creciente escrutinio por parte de organismos reguladores, activistas, grupos de presión y la sociedad en general introduce nuevas tensiones en una industria en plena transformación.

Según el informe, el sector de la automoción dedica 4.200 millones de dólares a cumplir con las distintas regulaciones de seguridad entre Europa y Estados Unidos. Además, en 2022, 203 millones de coches en todo el mundo tendrán la capacidad de actualizar sus sistemas a través de la tecnología 'Over the Air' (OAT), con lo que serán necesarias nuevas inversiones en seguridad y cumplimiento normativo.

Para afrontar estos niveles de vigilancia dentro del sector, las empresas deberán "gestionar de manera activa los cambios regulatorios" y "colaborar con abogados, reguladores y Gobiernos para desarrollar la agenda regulatoria y una mayor transparencia en materia de fallos y de revisiones de vehículos".

## El cierre de matriculaciones en 2017

En conjunto -y tras unos primeros meses de un comportamiento irregular- el año 2017 se puede calificar como un buen ejercicio para las matriculaciones de **automóviles**. Por fin se han superado las cifras del 2.008, pero todavía estamos muy por debajo de los años en que llegamos incluso a 1.600.000 coches matriculados.

En el cierre de este año 2017 hay que considerar las nuevas tendencias en cuanto a motorizaciones de turismos, por el aumento de híbridos y eléctricos o el cambio de tendencia de carburantes, bajando el volumen de vehículos diésel con aumento de los de gasolina y, muy significativo también, el aumento de los SUV, los 'todo camino'. Con todo, la edad media del parque continúa siendo muy elevada, 12 años.

Por marcas, **Renault** encabeza las matriculaciones, seguida de Seat y Volkswagen. El 'top ten' de las marcas más vendidas en España se completa con Peugeot, Opel, Toyota, Citroën, Nissan, Ford y Kia.

Por autonomías, la Comunidad de Madrid vuelve a ser de nuevo líder de ventas en España, con más de 400.000 matriculaciones en el acumulado del año y con un crecimiento superior a la media nacional del 9,7% y con más del doble de matriculaciones que la segunda autonomía, que ha sido Cataluña. Siguen Andalucía y la Comunidad Valenciana con casi 140.000 automóviles cada una.

### Matriculaciones año 2017 Acumulado a diciembre

	Unidades 2017	Unidades 2016	% 2017/2016
<b>Automóviles</b>	<b>1.241.540</b>	<b>1.153.645</b>	<b>7,6%</b>
<b>Derivados, furgonetas y pick-up</b>	<b>119.013</b>	<b>106.348</b>	<b>11,9%</b>
<b>Furgones y chasis cabina &lt;=3,5 t</b>	<b>74.226</b>	<b>59.963</b>	<b>23,8%</b>
<b>V.I. Ligeros &lt; 6 t</b>	<b>1.171</b>	<b>1.130</b>	<b>3,6%</b>
<b>V.I. Medios 6 - 16 t</b>	<b>3.209</b>	<b>3.192</b>	<b>0,5%</b>
<b>V.I. Pesados &gt; 16 t</b>	<b>20.981</b>	<b>21.026</b>	<b>-0,2%</b>
<b>Pasajeros</b>	<b>3.024</b>	<b>2.811</b>	<b>7,6%</b>

Fuente: ANIACAM

Las matriculaciones de **vehículos híbridos y eléctricos** (turismos, cuadríciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) han cerrado el año 2017 en el mercado español con casi 65.000 unidades registradas, lo que ha supuesto un 80% de incremento en comparación con el año anterior.

En el caso de los turismos, la cuota de mercado de los híbridos y eléctricos sobre el total de las matriculaciones en el año 2017 ha sido de un 5,1% sobre el total de los registros, la mayor cuota alcanzada nunca por este tipo de vehículos y lograda principalmente gracias a los híbridos, que acaparan la mayoría de estas matriculaciones.

En lo que respecta al mercado de **vehículos comerciales ligeros**, éste ha tenido un notable impulso en las matriculaciones. Así, las furgonetas, furgones y *pick-up*, lograron tasas de crecimiento de dos dígitos. El buen clima económico empresarial, el notable incremento de la logística urbana y metropolitana impulsada por el comercio electrónico, y la renovación pendiente de las flotas, son algunos de los factores clave que explican el crecimiento de las matriculaciones de este tipo de vehículos.

Por su parte, los **camiones** finalizan el año con un empate técnico, ya que si sumamos los ligeros, medios y pesados se repite la cifra total del año 2016 con casi 25.400 vehículos.

Por marcas, las tractoras más vendidas en 2017 han sido de **Iveco**, seguida de Scania y Volvo. Por su parte, los camiones rígidos de obras y los rígidos de carretera han logrado mantener su tendencia positiva.

En el apartado de **pasajeros**, que incluye los segmentos de microbuses, autobuses y autocares, el incremento más espectacular lo ha registrado **Irizar**, posicionándose así entre los grandes fabricantes de autocares y autobuses completos del mercado español.



## El GNL se pone de moda

El editorial del número especial 'El GNL en el transporte' de la revista **Cadena de Suministro** nos presenta el gas natural como el combustible del futuro, ya que en una sociedad cada vez más concienciada con el respeto al medioambiente, el gas natural se posiciona como la alternativa más viable para reducir las emisiones en el transporte. A este combustible lo avalan, además, unas reservas para más de 500 años y un menor grado de dependencia entre los países consumidores.



De acuerdo con las cifras de **GASNAM**, la Asociación Ibérica de Gas Natural para la Movilidad, existen reservas de Gas Natural en todo el mundo para abastecer al mercado con el consumo actual, durante los próximos 537 años, mientras que solo hay petróleo para los próximos 50 años.

Del mismo modo, una mayor oferta conlleva el abaratamiento del producto, lo que hará que el GNL sea "siempre" más barato que el petróleo, incluso si supera a éste como principal fuente de

energía. A este respecto, diversas fuentes apuntan a que el consumo de petróleo como fuente de energía, que no como combustible, se habrá equilibrado en el año 2035.

En este escenario global, España ocupa una ventajosa posición geoestratégica debido a la disponibilidad de siete plantas regasificadoras de gas natural licuado en sus costas, lo que le convierte en el país con más plantas de regasificación de Europa.

En la actualidad, las emisiones de CO<sub>2</sub> de un motor de gas natural ya son del orden de un 15% inferiores a las del diésel equivalente y con la evolución de la tecnología de los motores de gas, las nuevas generaciones de motores previstos, aumentarán esta diferencia al 20%.

El sector del transporte por carretera y el transporte marítimo, son los dos modos que de forma más decidida han apostado por esta nueva forma de energía. Eso se nota en el desarrollo de nuevas tecnologías que buscan aprovechar esta ventana de oportunidad. No se debe desaprovechar, si queremos mejorar la calidad de vida de una sociedad, cada vez más concentrada en entornos urbanos.

---

## Nueva línea EMT 100% eléctrica con carga por inducción

La línea 76 de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, que cubre el trayecto entre la plaza de la Beata María Ana de Jesús y Villaverde Alto, será la primera línea de autobuses de España servida íntegramente por autobuses eléctricos con sistema de recarga por inducción. Esta iniciativa desarrolla la medida 11 del Plan A de Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid y se enmarca en la estrategia de 'electrificación' de la EMT. Está previsto que comience a funcionar el próximo 22 de enero.



Este innovador sistema, pionero en España, que aplica la última tecnología homologada a nivel internacional, de una línea de autobuses urbanos explotada íntegramente con autobuses eléctricos con sistema de recarga de oportunidad por inducción, tiene el valor añadido de ser también el primero implementado por empresas españolas y de haber logrado una homologación completa para el conjunto del sistema (vehículos y cargadores) por primera vez en España y muy relevante en Europa, donde solo algunas ciudades, como

Berlín, han llevado a cabo una experiencia similar.

La recarga de oportunidad consiste en la utilización de autobuses eléctricos equipados con un sistema para recargar en unos 8 minutos las baterías varias veces al día, durante la prestación del servicio, en las cabeceras de la ruta. Eso implica que los autobuses no necesitan llevar a bordo la totalidad de la energía necesaria para tener autonomía para toda su jornada de trabajo, lo que permite incorporar baterías de menor tamaño.

## El diésel y el ‘efecto boomerang’ sobre las emisiones

Según un informe de **Jato Dynamics**, las rigurosas pruebas de emisiones a las que se enfrentan los fabricantes podrían ser un catalizador para una época dorada de innovación en el diseño de motores y baterías, pero prohibir el uso de los motores diésel tendría un ‘efecto boomerang’ sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte.

La consultora explora los efectos del nuevo procedimiento de homologación de vehículos, denominado WLTP (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure*), en vigor desde el pasado 1 de septiembre, que implica un nuevo ciclo que sustituye al NEDC (*New European Driving Cycle*) y un nuevo método de medida de emisiones en conducción real, RDE (*Real Driving Emissions*), destacando los efectos positivos, tanto para los consumidores como para los fabricantes de automóviles.



Además de sugerir que el nuevo procedimiento de pruebas impulsaría el desarrollo de nuevas soluciones de plantas de potencia para vehículos, el análisis de Jato Dynamics indica que es probable que el precio del coche sea mayor para el bolsillo de los conductores, ya que los fabricantes se enfrentan a multas como resultado de un incumplimiento de las regulaciones de emisiones de la Unión Europea bajo el nuevo régimen.

“Las pruebas WLTP harán difícil para los fabricantes llegar al objetivo de emisiones de CO<sub>2</sub> de la UE de 2021, que pasan por reducir la emisión promedio de la flota a 95 g/km de CO<sub>2</sub>. Esto se debe a que este objetivo se basó en las pruebas de NEDC”, señala el documento.

Por otro lado, el informe puntualiza que existe una amenaza real de que la restricción de los motores diésel en Europa pudiera tener el efecto adverso de aumentar las emisiones de CO<sub>2</sub> en todo el continente si los fabricantes y consumidores no logran grandes avances hacia la adopción del vehículo eléctrico. “Prohibir los motores diésel para reducir las emisiones de partículas y de NO<sub>x</sub> debido a la disminución de su popularidad podría tener un ‘efecto boomerang’ en las tasas de CO<sub>2</sub>, a menos que un sistema alternativo de propulsión esté disponible pronto”.

Sin embargo, Jato resalta la preocupación sobre la capacidad de las redes eléctricas para hacer frente a la adopción generalizada de vehículos eléctricos.

---

## Los españoles ante la nueva movilidad

El informe ‘*Espanoles ante la Nueva Movilidad*’ del Centro de Demoscopia de Movilidad, en el que han participado la consultora Pons, la revista Autofácil y la plataforma AutoScout24, analiza la opinión de más de 8.000 conductores en nuestro país, que según ellos, los que se ven a bordo de un coche autónomo crece en el 2017 hasta el 48% (14 puntos más que en 2016).

Destaca el 51% de mujeres que reconocen su predisposición a dejarse llevar por el coche autónomo, cinco puntos más que los hombres (46,2%). Entre los más jóvenes, el 63% de los encuestados ya cree en el coche autónomo, 42 puntos porcentuales más que en 2016, mientras que aumenta su desafección tanto en lo que se refiere a sacarse el permiso de conducir, como a la propiedad de un automóvil.



Otras conclusiones interesantes del informe son que el 68% de conductores está a favor de reducir la tasa de alcohol al volante al ‘0,0’ y que más del 60% abogan por la formación en seguridad vial.

La motocicleta, especialmente en cilindradas de hasta 125 cm<sup>3</sup> que puede conducirse con el permiso B con tres años de antigüedad, se consolida como una alternativa de movilidad cada vez más valorada por la aparición de nuevas iniciativas de *motosharing*. Sin embargo, un 75% nunca ha conducido una moto y más de la mitad nunca ha recibido formación específica para este tipo de vehículo. De éstos, un reseñable 47% estaría dispuesto a recibirla.

## El coche leerá la mente para evitar accidentes

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha comunicado esta semana que 1.200 personas perdieron la vida en las carreteras españolas en 2017, lo que supone 39 víctimas más que en 2016. La distracción del conductor estuvo presente en más de un tercio de los siniestros con víctimas mortales. Uno de los objetivos de la conducción autónoma es, precisamente, eliminar el factor humano que incide en más del 80% de los percances de tráfico. Nos lo cuenta Félix García en **expansión.com**.

La conducción autónoma cuenta con cinco niveles de autonomía -del 1 al 5- en función del nivel de necesidad de intervención del conductor. Los expertos estiman que el nivel 5 no se alcanzará plenamente hasta 2035. Previo paso, **Nissan** trabaja desde hace años en conectar el vehículo con el cerebro del conductor, con el fin de anticiparse a sus reflejos y reaccionar de la forma más rápida posible. Varios estudios demuestran que una advertencia de 1,5 segundos antes del accidente puede prevenir hasta el 90% de las colisiones producidas desde atrás. La marca japonesa ha presentado su prototipo tecnológico B2V, es decir, *brain to vehicle* (cerebro al vehículo, traducido del inglés) en la pasada semana, en el marco de la feria CES de Las Vegas.



Los asistentes al CES podrán ponerse este 'casco' y, frente a un simulador de conducción, comprobar cómo un vehículo anticiparía sus movimientos al volante.

La tecnología que investiga Nissan decodifica el cerebro para predecir las acciones del conductor y detectar qué va a hacer ante una determinada situación de la conducción. Al volante, el conductor mira, ve una curva y sabe que va a tener que frenar, adecuar la velocidad y girar el volante para trazarla. Con este sistema de movilidad

inteligente, el vehículo podrá anticipar la maniobra que el conductor haya imaginado en su mente, e iniciarla de forma autónoma. En las pruebas realizadas hasta el momento, la persona al volante usa un casco transmisor (ver imagen adjunta) que es el encargado de medir las ondas cerebrales. Éstas se analizan con un software al que se le dota de los algoritmos necesarios para interpretar dichas ondas.

Dicho software, controla los sistemas de ayuda a la conducción que permiten la anticipación de la acción por parte del vehículo. Nissan esgrime que "estos sistemas serían entre 0,2 y 0,5 segundos más rápidos en actuar de lo que sería el conductor". Esta mínima distancia en el tiempo hace imperceptible para la persona la actuación del vehículo. Así, el coche ayudaría a girar el volante o frenar el coche en caso de encontrarnos ante un obstáculo.

Incluso puede detectar el malestar físico por parte del conductor, con lo que el software del vehículo podría cambiar el modo de conducción para agradarle. Esta tecnología, según Nissan, ofrece un potencial muy elevado ya que se podrían extrapolar los datos de las ondas cerebrales a programas de realidad aumentada para visualizar los modos de actuación del conductor.

La marca japonesa prevé implementar esta tecnología en sus modelos de serie en un plazo de cinco o diez años. En lugar de eliminar al conductor de la ecuación, como propone el vehículo autónomo, Nissan pone el foco en él. "B2V usa las señales del propio cerebro para hacer el coche más excitante y placentero", afirma Danielle Schillachi, vicepresidente global de ventas y marketing de la marca japonesa.

El **Consumer Electronics Show (CES)** se celebra en Las Vegas (EEUU) de forma anual desde 1995, aunque su primera edición tuvo lugar en Nueva York en 1967. Es la feria de electrónica y de tecnología más importante del mundo y abrirá de nuevo sus puertas entre el 9 y el 12 de enero. Las tradicionales innovaciones en televisores e informática ahora se mezclan con los avances en movilidad, mientras las tecnológicas y los fabricantes de automóviles se alían para el desarrollo del vehículo conectado y autónomo.

Por eso, los primeros espadas de los principales grupos automovilísticos están cada vez más presentes en esta feria. En anteriores ediciones, Dieter Zetsche, consejero de Daimler; Carlos Ghosn, presidente de la Alianza Renault Nissan; o Mark Fields, ex-CEO de Ford, han impartido conferencias. Este año, su sucesor al frente de Ford, Jim Hackett, presentará la visión de la marca americana sobre la movilidad inteligente.



## Los coches sin volante... en 2037

En los últimos años, el sector de la automoción ha cambiado a un ritmo desbocado y el futuro, lejos de parar, se presenta aún más frenético. Los fabricantes quieren ser los primeros en desarrollar tecnologías propias que hagan más eficientes a sus modelos. Coche autónomo, vehículo eléctrico, híbrido o conectado son algunos de los términos que el sector ha incorporado a su día a día, dando por hecho que todos ellos llevarán volante pero, ¿realmente será así?



Para **Elon Musk**, creador de Tesla -compañía caracterizada por sus vehículos de alta gama eléctricos y autónomos- la respuesta es un rotundo no. "La necesidad de un volante se eliminará a medida que el viaje autónomo se hace cargo y las características físicas necesarias para conducir un vehículo también se eliminan", predice Musk en una infografía realizada por la empresa RS Components en base a declaraciones del inventor y empresario sudafricano.

Además, en lo que a automoción se refiere Musk también ha asegurado que en diez años la mitad de los vehículos serán eléctricos y que en 2025 su marca será tan valiosa como Apple. Según Musk, el hombre llegará a Marte en 2040 y parece que el planeta rojo se convertirá en la residencia de un millón de personas en menos de medio siglo (2060). En cualquier caso, habrá que esperar.

---

## Cómo conducir seguro en invierno

Conducir se ha convertido desde ya hace tiempo en una de nuestras actividades cotidianas. En el caso de que seas un conductor profesional esto es todavía más evidente. Por mucha destreza y experiencia que atesoras al volante siempre existe riesgo de accidente y cuando las condiciones meteorológicas son desfavorables este riesgo crece exponencialmente. **Movertis** nos da sus recomendaciones.

Dependiendo de las zonas por las que sueles conducir, es posible que ya estés acostumbrado a conducir con **lluvia**. Entonces sabrás que la visibilidad se ve reducida. La carretera está resbaladiza. Te puedes encontrar con acumulaciones de agua.



Reduce la velocidad de circulación cuando haya fuertes lluvias. De este modo estarás más preparado para reaccionar ante posibles imprevistos. Circula en marchas bajas para garantizar una mayor adherencia a la carretera. Asegúrate de utilizar correctamente las luces del vehículo. También debes dejar una distancia de seguridad mayor para el posible frenado.

En caso de **nieve**, si es escasa y no llega a acumularse en la carretera, los riesgos y manera de conducir son similares a cuando hay lluvia. Sin embargo la cosa cambia cuando la nieve es intensa. En ese caso deberás utilizar las cadenas o, mejor, neumáticos de invierno, ya que con esta última opción, la DGT autoriza su circulación en caso de que la carretera esté abierta sólo con cadenas. Así podrás no quedarte encallado en la carretera. El hielo tiene como principal consecuencia provocar resbalones. Circula a baja velocidad y evita pasar por encima de placas de hielo.

La **niebla** sólo tiene efectos sobre la visión de la carretera. Aunque no es ni mucho menos poca cosa. Una niebla espesa puede incluso imposibilitar la circulación. Para hacer frente a ella recuerda de utilizar los faros antiniebla. Además te asegurarás de ser visto por el resto de conductores.

El **viento** es otro de los factores que puede afectar a la seguridad en la conducción. Fuertes vientos pueden poner en peligro la estabilidad del vehículo. Pon especial atención a tu conducción en estos casos. Rectifica la dirección para evitar que el viento desplace el vehículo.

En conclusión, durante el invierno la conducción debe ser especialmente prudente y tener en cuenta la reducción de horas de luz y que las condiciones meteorológicas pueden ser muy cambiantes, sin que olvidemos extremar el **buen estado del vehículo**, en especial de los neumáticos como único punto de contacto con la carretera.

## El exceso de emisiones en la ITV

**Aeca-ITV** nos recuerda la importancia de concienciar a la sociedad, y muy especialmente a los gobiernos, sobre la necesidad de conservar el medio ambiente y luchar contra la contaminación, y cómo la contribución de las ITV's en la reducción de las emisiones a la atmósfera no es menos importante que la que se realiza con el objetivo de disminuir los accidentes y víctimas mortales de tráfico.

Si el tráfico rodado genera alrededor de tres cuartas partes de la contaminación del aire en zonas urbanas, el exceso de emisiones contaminantes por parte de los vehículos es la causa de más del 10% de defectos graves por los que un vehículo no supera la ITV, lo que le convierte en la cuarta causa principal de rechazo de un vehículo en primera inspección, solo por detrás de alumbrado y señalización, ejes, neumáticos y ruedas, y frenos.



Por tipología de vehículo, Aeca-ITV señala que son los turismos particulares quienes presentan una mayor frecuencia en defectos graves por emisiones contaminantes, registrando en este apartado el 14% del total de sus fallos técnicos graves. Le siguen de cerca las motocicletas y los turismos de uso profesional.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), unos tres millones de muertes al año están relacionadas con la contaminación del aire en las zonas urbanas, más del doble de los 1,25 millones de víctimas

mortales por accidentes de tráfico que se producen al año. En el caso de España, y de acuerdo a la Agencia Europea del Medio Ambiente (Aema), la polución está relacionada con la muerte de más de 27.000 personas al año, en comparación con las 1.200 víctimas mortales por accidentes de tráfico, en base a los últimos datos publicados por la DGT.

Por otro lado, Aeca-ITV recuerda que actualmente varias empresas de ITV, en colaboración con distintos fabricantes de equipos, están desarrollando nuevas técnicas de comprobación de las emisiones contaminantes que provocan los vehículos. A su vez, la asociación es miembro del Comité Internacional para la Inspección Técnica de Vehículos (CITA, por sus siglas en francés), que viene impulsando diversos proyectos para la mejora tecnológica de las inspecciones técnicas de vehículos. Uno de ellos, el SET II (Test de emisiones sostenibles), pretende impulsar un procedimiento para llevar a cabo la medición de emisiones, tales como los óxidos nitrosos o las micropartículas, así como detectar la manipulación, desconexión o desmontajes fraudulentos que determinados talleres han venido practicando sobre los dispositivos anticontaminación.

---

## FITUR, del 17 y el 21 de enero

Un año más, **FITUR** congregará en Madrid las últimas propuestas y destinos de la industria turística mundial, con el foco puesto en la sostenibilidad y las nuevas tecnologías como ejes de la transformación del sector del turismo. La feria, organizada por IFEMA del 17 al 21 de enero en Feria de Madrid, será una



vez más el gran evento de referencia internacional y feria líder para los mercados receptivos y emisores de Iberoamérica.

Alrededor de diez mil empresas de 165 países mostrarán sus propuestas en una edición que contará con la presencia de INDIA como socio FITUR, y en la que también serán protagonistas la nueva sección monográfica FITUR Festivales, y la elección de FITUR a nivel mundial para la puesta en marcha del primer laboratorio

de innovación digital sobre 5G de aplicación al sector turístico y al ámbito ferial, impulsado por IFEMA y 5TONIC, entidad fundada por TELEFÓNICA, IMDEA Networks Institute, de la que también es miembro ERICSSON.



## 8 claves para entender la posventa en el mundo

En el mundo actual, una visión global de cualquier actividad es algo imprescindible para tener en cuenta también dentro de nuestras fronteras con vistas a perspectivas futuras. En el ámbito de la posventa del automóvil, **Mar Calderón**, directora en Infocap Communication & Publishing, nos facilita ocho claves que afectan a la posventa a nivel mundial y que pueden interesar a los profesionales de la posventa en España:

1. *El potencial de crecimiento del parque de automóviles está fuera de Europa.* La media de los cinco países europeos que más nos influyen (España, Francia, Alemania, Italia e Inglaterra) es de 496 coches por cada 1.000 habitantes. Los que más suben esta media son Alemania e Italia. Se trata de países donde la cifra crece –si lo hace– ya muy lentamente. Por el contrario, la ratio coches/habitantes es todavía muy baja en países como China, Argentina, Brasil, México y Rusia (por este orden).



2. *La explosión del parque de vehículos en China* ha sido un evento único en la historia de la industria automovilística. Con una edad media de apenas cuatro años, el parque chino es de lejos el más joven de los doce analizados en un reciente estudio elaborado por **Gipa Italia**, en el que participaban también España, Francia, Alemania, Italia, Inglaterra, Portugal, Argentina, Brasil, México, Rusia y Polonia.

3. Aparte de México, que tiene un perfil similar al de los mercados europeos, *desarrollar una estrategia online* es indispensable en todos los mercados emergentes.

4. *El joven parque de vehículos de los mercados emergentes* será una oportunidad de crecimiento para la posventa en los próximos años. Además de China, cuya edad media ya hemos comentado por ser la más baja del estudio, hay países como Argentina y Brasil donde la edad media se ha reducido notablemente desde 2008 hasta ahora.

5. *Las motorizaciones diésel son específicas de los mercados europeos.* La penetración media del diésel del total de España, Francia, Alemania, Italia e Inglaterra es del 45%, gracias al gran peso que el diésel tiene en España y Francia.

6. *El uso medio del coche por conductor es mucho más alto en los mercados emergentes* que en Europa, aunque el kilometraje anual tiende a disminuir en todos los países del mundo.

7. *La tendencia del automantenimiento del vehículo (do-it-yourself)* está decayendo en todos los países en los que solía estar bien establecido. En España, los últimos datos de Infocap estiman que este fenómeno supone alrededor del 7% de las operaciones de mantenimiento de vehículos en nuestro país.

8. En este contexto, *los concesionarios de las marcas de coches* han perdido cuota de mercado en el volumen de reparaciones frente a los talleres multimarca. Concretamente en España, los marquistas han perdido el 31% de cuota entre 2008 y 2015. Esta tendencia viene produciéndose especialmente en los países europeos, pero también incluso en China (con una caída en este sentido del 8% en el mismo período), donde a pesar de ello las marcas siguen dominando la posventa.

**Para hacerte socio de ASEPA:**



*Profesionales de la automoción...*

**Lo más fácil es emplear el enlace:**  
<http://www.asepa.es/index.php/socios-asepa/asociarse.html>

**Pero, si lo prefieres, también puedes poner un correo electrónico a: [asepa@asepa.es](mailto:asepa@asepa.es) con los siguientes datos:**

- Nombre y apellidos
- Teléfono móvil
- Correo electrónico
- Empresa o Centro de Estudios
- El código IBAN de la cuenta bancaria (si es el caso)

**Las cuotas anuales son:**

Socio Premium*	50 €/año
Socio Senior (más de 65 años)	Gratis
Socio Junior (hasta 2 años después acabar estudios)	Gratis
Adherido	Gratis

\* Los empleados de los Protectores de ASEPA y los desempleados son gratis, mientras se encuentran en esta situación.

## Program Automobile Dealer Development ESADE

El martes **16 de enero** a las 19:30 horas se presentará el 'Program Automobile Dealer Development' en ESADE Business School Madrid (Mateo Inurria 25-27 de Madrid).



La presentación correrá a cargo del director académico del Programa, Carlos Xifré. A continuación, Carles Torrecilla pronunciará una conferencia sobre "El concesionario en la nueva movilidad", en la que se tratará sobre cómo podemos traducir las nuevas tendencias, tecnologías y cambio en el consumidor, en la actividad y diseño de los concesionarios.

Señalar que Carles Torrecilla es Doctor en Comercialización e investigación de los mercados. Licenciado y Máster en Administración y Dirección de Empresas por ESADE. Su tesis doctoral trata de las

políticas de marketing y los servicios públicos.

La asistencia es gratuita y se debe confirmar en: <http://www.edara.es/padd-form/>

## Innovación en la seguridad aplicada al transporte

El jueves **18 de enero** a las 9:00 se celebrará en la Fundación Universidad Rey Juan Carlos en la Plaza de Manuel Becerra, 14 de Madrid una Jornada sobre 'Ciberseguridad y Ley de Protección de Datos en la logística'.



La Jornada comenzará con tres conferencias sobre 'Decálogo de ciberseguridad para empresas', 'Transporte y cibercriminalidad' y 'Presentación del proyecto Logicom 4.0. Desarrollo de sistema conectado, integrado y seguro para la Logística 4.0'.

A continuación se establecerán sendas mesas redondas sobre 'Estamos preparados para la entrada en vigor de la Ley Orgánica de Protección de Datos en mayo de 2018?' y 'La seguridad, clave en las estrategias de negocio y operaciones de las

empresas de logística y transporte'. Entre ambas, se presentará otra conferencia sobre 'Retos y riesgos derivados de la nueva Logística 4.0'

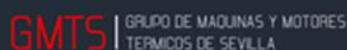
La asistencia es gratuita. Inscripciones: <http://www.unologistica.org/eventos/>

Fuentes información e imágenes:

(Imagen de cabecera gentileza de Bosch)

1. [https://www.elconfidencial.com/empresas/2017-12-20/automocion-industria-automovil-ey-bra\\_1491730/](https://www.elconfidencial.com/empresas/2017-12-20/automocion-industria-automovil-ey-bra_1491730/)
2. Asepa
3. <http://gasnam.es/wp-content/uploads/2017/12/Especial-Gas-Natural-2017.pdf>
4. [http://www.carrilbus.com/noticias/noticia\\_295\\_EMT%20estrena%20osu%20primera%20linea%20100%20electri.html?email=amozas@asepa.es#sthash.072UI87U.dpbs](http://www.carrilbus.com/noticias/noticia_295_EMT%20estrena%20osu%20primera%20linea%20100%20electri.html?email=amozas@asepa.es#sthash.072UI87U.dpbs)
5. <http://www.posventa.info/actualidad/la-prohibicion-del-diesel-podria-tener-un-efecto-boomerang-sobre-las-emisiones/>
6. <https://movilidadeléctrica.com/casi-la-mitad-los-conductores-espanoles-favor-del-coche-autonomo/>
7. <http://www.expansion.com/empresas/motor/2018/01/06/5a4f6afd46163f662e8b45f7.html>
8. [https://neumaticos-y-accesorios.cdecomunicacion.es/noticias/24484/los-coches-dejaran-de-tener-volante-en-2037?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=20161031-cuadernos-de-neumaticos](https://neumaticos-y-accesorios.cdecomunicacion.es/noticias/24484/los-coches-dejaran-de-tener-volante-en-2037?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=20161031-cuadernos-de-neumaticos)
9. Conforauto. [http://moveris.com/blog/condiciones-meteorologicas-conducir/?pk\\_mail=85fod530-141c-4dao-936e-0808948e939e](http://moveris.com/blog/condiciones-meteorologicas-conducir/?pk_mail=85fod530-141c-4dao-936e-0808948e939e)
10. <http://www.posventa.info/actualidad/el-exceso-de-emisiones-causa-el-14-de-defectos-graves-por-los-que-un-turismo-no-supera-la-itv/>
11. Ifema
12. [http://www.infotaller.tv/blogs/mar\\_calderon/claves-entender-posventa-mundo\\_7\\_1111758814.html](http://www.infotaller.tv/blogs/mar_calderon/claves-entender-posventa-mundo_7_1111758814.html)

## Protectores



## Acuerdos de colaboración con:



Boletín editado por la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA )  
Sede del INSIA – Campus Sur UPM – Carretera Valencia, km. 7 – 28031 MADRID  
Tfno: 91 336 53 19 – Fax: 91 336 53 02 – Web: <http://www.asepa.es>

Los Socios Protectores no son responsables de las noticias publicadas en este Boletín  
Para consultas o si no desea recibir este Boletín, comunicar a [asepa@asepa.es](mailto:asepa@asepa.es)