

Wayne Griffiths se perfila para presidir Seat

Seat tiene pendiente el relevo en la presidencia desde que el pasado enero Luca de Meo dejó la marca de Martorell (Barcelona) para ir a Renault. La filial de Volkswagen eligió como presidente interino a Carsten Isensee y ahora sigue trabajando en la búsqueda de un sustituto definitivo. Wayne Griffiths se perfila como principal candidato, según publicó la semana pasada *La Tribuna de la Automoción* y hoy, Ara. Griffiths es vicepresidente ejecutivo comercial de Seat desde 2016 y también es presidente del consejo de administración y consejero

delegado de Cupra, la enseña deportiva de Seat. Hasta su nombramiento en Seat, Griffiths dirigió la red de ventas de Audi en Alemania. El futuro presidente de Seat tiene dos retos principales: hacer frente a la crisis del coronavirus, que llevará a la firma a unas pérdidas notables en 2020, tras varios años en beneficios, y la inversión de 5.000 millones de euros para el vehículo eléctrico. "Por ahora no hay novedad sobre el presidente de Seat; el nombramiento se anunciará en su debido momento", matizaron fuentes de Seat.

ción, que ya están a la vanguardia tecnológica y que, en los casos de Gestamp, Cie Automotive y Antolin, se han convertido en auténticas multinacionales.

Gestamp tiene en marcha proyectos innovadores muy centrados en el aligeramiento de peso a través de tecnologías clave, como la estampación en caliente y su última generación, el Multistep, o las soluciones multimaterial. El objetivo es que los vehículos pesen menos, lo que reduce el consumo y, en el caso de los eléctricos, eleva su rango de autonomía.

La compañía también trabaja en un concepto de fábrica inteligente y flexible, con un proyecto para producir de manera más eficiente mediante tecnologías como el 5G, que permitan conectar las instalaciones. Recientemente, Gestamp ha puesto en marcha un centro de referencia en investigación en fábrica flexible y vehículo eléctrico en Euskadi, que cuenta con el apoyo del Gobierno vasco. Es un espacio de investigación industrial dedicado tanto a la fabricación flexible y conectada como a nuevos productos y componentes estructurales del coche eléctrico.

Antolin se centra en las oportunidades que ofrece la tecnología para mejorar el interior de los vehículos, que es su área de especialización. Está potenciando sus centros tecnológicos y ahondando en su estrategia de buscar socios tecnológicos para crear nuevos conceptos de interior. Su premisa es que el coche eléctrico remodela el espacio interior del vehículo y que la digitalización ofrece grandes

oportunidades, que van desde la distribución de pantallas, luces, sonidos y ambientes en el coche hasta un cambio en la forma con que el piloto del futuro, asistido de conducción autónoma, interactuará con la máquina.

La asociación de proveedores de Sernauto está dirigiendo algunas iniciativas que pueden facilitar a las empresas españolas del sector el acceso a fondos europeos. Está preparando propuestas de proyectos en las áreas de cadena de valor de la fabricación de baterías, hidrógeno para movilidad, vehículos conectados y fabricación inteligente. Todas ellas se adaptan a las prioridades de descarbonización y digitalización planteadas por la CE en el Pacto Verde.

Los productos y los procesos son dos de las grandes obsesiones de Sernauto. El sector español de la automoción está también compuesto por cientos de pequeñas empresas que deben adaptarse a las exigencias tecnológicas y ponerse a la vanguardia en el nuevo paradigma de movilidad.

La Comisión de I+D de Sernauto está trabajando en una estrategia para impulsar un programa nacional de investigación específico para la automoción. Allí es donde se están elaborando los conocidos como Proyectos Tractores Colaborativos de Interés Común, que encajarán con los requisitos para acceder a fondos comunitarios. Incluyen desde el desarrollo de baterías del coche eléctrico y de tecnologías basadas en el hidrógeno hasta la creación de centros avanzados de pruebas en España de nuevas tecnologías y proyectos de inteligencia artificial.

La movilidad compartida reivindica su protagonismo

FINANCIACIÓN/ Avaladas por los grandes fabricantes, las empresas de 'carsharing' se perfilan como candidatas por su componente tecnológico y sostenible.

Beatriz Treceño. Madrid

En línea con el gran objetivo de la descarbonización que asume el sector de la automoción, las nuevas formas de movilidad compartida empiezan a cobrar protagonismo en los planes de los grandes fabricantes, conscientes de que cada vez más usuarios buscan alternativas a la compra de un vehículo individual para realizar sus desplazamientos. Según la patronal Anfac, 4 de cada 5 *millennials* prefieren otros servicios de movilidad, ya sea *carsharing*, *motosharing*, *carpooling* o patinetes. El famoso pago por uso, donde el cliente deja de ser consumidor y pasa a ser usuario.

PSA, Daimler-BMW, Renault y Kia fueron los primeros en apuntarse al *carsharing* en España, donde llevan varios años operando mediante alianzas con empresas de diversos sectores, desde energéticas a firmas de infraestructuras, que también han percibido el valor de futuro de este negocio. Según el informe sectorial 2020-2040 de Anfac, hay en juego unos 100.000 millones de euros adicionales a los que ya mueve el sector de la automoción, es decir cerca de 310.000 millones. Por esta razón no extrañaría que estos grandes grupos de automoción destinasen parte de la financiación del fondo de reconstrucción europeo a esta división del negocio, en caso de conseguirla. De momento, estas empresas de movilidad compartida cumplen con los tres requisitos que marca la UE para aspirar a los 140.000 millones del fondo: sostenibilidad, tecnología y creación de empleo.

El *carsharing* es, de momento, el rey de la movilidad compartida, al menos a vista de los grandes fabricantes. Con 15 millones de usuarios en el mundo y más de 400.000 en España, el futuro de este negocio lo marcarán las dos grandes líneas de desarrollo en las que trabajan las cuatro grandes compañías: ampliar la autonomía de los vehículos y las baterías, así como en la conectividad de la flota y la automatización.

En concreto, el *carsharing* de Daimler y BMW, Share



Las grandes firmas de 'carsharing' cuentan con el respaldo de Renault, PSA, Daimler, BMW y Kia.

INNOVACIÓN

Conscientes de que la movilidad compartida marcará el futuro de la industria, los grandes fabricantes tienen el papel de impulsar la innovación de estas empresas que buscan incrementar la autonomía de los coches y su automatización.

Now, con 700 coches en Madrid, prevé aterrizar en otras ciudades próximamente, lo que incrementará su plantilla actual de 500 empleados. El *carsharing* de PSA, Free2move (Emov) acaba de sumar a su flota 200 nuevos vehículos eléctricos Peugeot e-208, con 340 kilómetros de autonomía, es decir, duplicando la autonomía de los anteriores modelos. Asimismo, planea alianzas con otros agentes del sector para aumentar la oferta de servicios. "Estamos evaluando el mercado y abiertos a posibles asociaciones. Los clientes ya no se aferran a un solo modo de transporte".

La tendencia a las plataformas que combinan varios servicios de movilidad marcará este mercado en los próximos años, de hecho, como apuntan fuentes del sector, algunos

En 20 años la automoción moverá 100.000 millones más, en parte por estas compañías

de los grandes fabricantes ya están desarrollando su propia plataforma multiservicio.

De momento, existen casos como el de Cabify, que aunque un concepto diferente, el de coche con conductor, también pertenece al espectro de la nueva movilidad y también podría ser susceptible de acceder a la financiación europea. Es considerado el primer unicornio de España, con un valor aproximado de unos 1.400 millones, y cuenta con una plataforma de movilidad que integra VTC, taxis, *motosharing*, patinetes y paquetería. O la americana Uber, que además de VTC ofrece *carsharing* y *delivery*.

Otro de los grandes fabricantes activos en la movilidad compartida es Kia que, de la mano de Repsol, lanzó al mercado el *carsharing* Wible. Ser el único híbrido enchufable de los compartidos multiplica su autonomía hasta 600 km, un gran valor diferencial.

El de Renault y Ferrovial, Zity, con 300 km de batería y 800 coches en Madrid, se encuentra en pleno desarrollo de un plan de automatización de operaciones internas en la

flota, es decir, para áreas como la carga, limpieza, mantenimiento o reposicionamiento de flota.

La automatización es otra de las grandes líneas en las que trabajaran estas empresas -y que la financiación europea podría impulsar- para ser rentables a largo plazo. Es el gran desafío del coche compartido, cuyos costes de mantenimiento son tan elevados que aún no compensan con el precio del servicio de entre 0,20 y 0,30 céntimos minuto.

Europcar, a través de su marca Ubeego, a caballo entre el *carsharing* y el renting, ya cuenta con un programa piloto en esa línea, que conecta toda la flota lo que permite tener control telemático de los vehículos a distancia y en tiempo real. O Cellnex, que participa en varios proyectos vinculados a la movilidad, como Mobility City, para impulsar soluciones de movilidad conectada y autónoma.

La rentabilidad que le hace falta al *carsharing* la tiene ya el *motosharing*, cuyo sistema de baterías portátiles hace mucho más sencilla la recarga. En este negocio compiten, entre otras, Movo (Cabify), Muving, Ecooltra, y recientemente se ha sumado Seat (Volkswagen) con 600 escúteres eléctricos. Destaca el papel de Acciona con una flota de 10.000 motos en ocho ciudades europeas.