Boletín de Noticias de Automoción. Abril 2018 (I)

ASEPA informa:

- El cuadro de Antolín ya está en la Galería de Personajes
- La industria de automoción global en 2018
- El envejecimiento de los vehículos y la seguridad vial
- Adiós al requisito del mínimo de los 3 camiones
- Visión de expertos sobre la contaminación vehicular
- El desarrollo de metales ligeros para coches
- Las ventajas de utilizar faros LED en los coches
- *iDisc* para reducir la emisión de partículas
- Vehículos híbridos, los preferidos por los *'millennials'*
- La difícil renovación del parque de camiones en España
- 20 claves en la posventa de los concesionarios
- El sector industrial impulsará el empleo cualificado
- Trabajando por la seguridad pasiva
- Soplo de vida
- Primer título de posgrado en Seguridad Vial de la ONU
- La vida de ASEPA

El cuadro de Antolín ya está en la Galería de Personajes

El pasado 13 de marzo hemos celebrado el acto protocolario de colocación del cuadro de **Ernesto Antolín** en la Galería de Personajes Ilustres de la Automoción Española, en presencia de los miembros de la Junta Directiva de ASEPA.

Ernesto Antolín ha dedicado toda su vida a **GRUPO ANTOLIN**, la empresa burgalesa fundada por su padre Avelino y su tío José a finales de los años cincuenta. Con apenas 26 años, participó en el lanzamiento de las operaciones en Europa del Este y después lanzó el negocio en Norteamérica. En 1995 asumió el cargo de Vicepresidente, donde completó una internacionalización que ha llevado a su empresa a disponer de 149 plantas en 26 países con más de 26.000 empleados. En febrero de 2015 tomó las riendas de esta ya multinacional española como Presidente y hoy GRUPO ANTOLIN es uno de los mayores fabricantes de componentes del interior del coche del mundo y líder en la producción de techos. Sus productos están en uno de cada tres automóviles que se producen en todo el mundo.

Con la incorporación del cuadro de Ernesto Antolín a la Galería, ésta cuenta ya con los cuadros de los 21 Personajes Ilustres designados desde el año 1996 y que, sin duda, enriquecen las paredes del Salón de Actos del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (**INSIA**), donde están dignamente ubicados.

ASEPA no puede dejar de destacar, como una de sus actividades más significativas, la creación de la Galería de Personajes Ilustres, como reconocimiento y homenaje al generoso esfuerzo de todos ellos, que sin duda han contribuido notablemente a una historia de la automoción en España, con un sólido presente y unas brillantes perspectivas para el futuro.

Si quieres tomar el ejemplo de estos 21 Personajes viendo un pequeño resumen de su trayectoria, puedes entrar en el enlace siguiente: http://www.asepa.es/personajes-ilustres-asepa.html

La industria de automoción global en 2018

La Organización Internacional de Fabricantes de Automóviles (**OICA**) prevé que la industria automovilística global se mantenga en la senda del crecimiento en 2018 por noveno año consecutivo, tanto en producción como en ventas de vehículos, aunque aprecia una leve desaceleración. Así, según su previsión, ambos valores crecerían en torno a un 1% hasta situarse en los 98 millones de unidades.

Durante el ejercicio pasado, sin embargo, la producción creció un 2,4%, respecto a 2016, y se situó en los 97,3 millones de unidades, mientras que las ventas crecieron un 3,1% hasta alcanzar los 96,8 millones de entregas. Lo leemos en **latribunadeautomoción.es**.

Actualmente, en la industria automotriz conviven distintas velocidades de crecimiento en función de los mercados. Mientras en la región de Nafta, la industria se contrajo ligeramente el ejercicio pasado respecto a 2016, Sudamérica se dio la vuelta y volvió a crecer. En Europa se mantuvo la recuperación, hasta volver a niveles de 2007. Asia también mantiene la senda del crecimiento, y la producción y ventas se han más que duplicado respecto a 2005. Por último, en África se mantienen las alzas en producción (en ventas acumula tres años de descensos consecutivos), aunque el volumen sigue siendo bajo y está muy expuesto a fluctuaciones.

La OICA ha presentado sus previsiones para el ejercicio 2018 durante la 88ª edición del Salón del Automóvil de Ginebra, donde el presidente de la organización, Matthias Wissmann, se ha posicionado firmemente a favor de la libertad de comercio, coincidiendo con las amenazas esgrimidas por el presidente Donald Trump de imponer aranceles a la importación de aluminio y acero. "No existe ningún país que pueda satisfacer en solitario todas las demandas a nivel automovilístico de sus ciudadanos, y por supuesto, todos quieren tener la oportunidad de exportar sus vehículos a otros mercados, por lo que el acceso al libre mercado y la eliminación de las barreras al comercio se antojan vitales para garantizar el crecimiento internacional, el empleo y la prosperidad", aseguró durante la presentación.

Asimismo, ha recordado que todos los fabricantes están interconectados unos con otros a lo largo de toda la cadena de valor, ya que el 75% del valor añadido de los coches lo generan los proveedores y, por tanto, mantener la eficiencia en estos intercambios es la única forma de mantener una buena operativa comercial y productiva. "La Unión Europea debería estar a la cabeza de la defensa del libre mercado", aseguró Wissmann.

Desde la OICA, también han dado su opinión respecto a los objetivos de reducción de emisiones fijados por la Unión Europea, "los más estrictos de todo el mundo". Para Wissman, se trata de números difícilmente alcanzables, que imponen una gran presión sobre los fabricantes y únicamente dependerán de la evolución de la demanda de los consumidores. "Europa debería perseguir objetivos climáticos ambiciosos pero nos preocupa que no los discuta con otras regiones para coordinarse, lo cual generará desequilibrios, y al fin y al cabo, las emisiones de CO_2 no entienden de fronteras".

La organización aboga por metas que sean suficientemente ambiciosas para tener un impacto en el medioambiente pero a la vez razonables para los constructores. "El Parlamento y el Consejo tienen la oportunidad de matizar algunos puntos de la propuesta de la Comisión Europea, pero personalmente no considero probable que esto ocurra", sentenció Wissman.

En el ranking de producción por países, España mantuvo la octava posición mundial en 2017, con 2.848.335 vehículos ensamblados (-1,3%), que representaron una cuota del 2,93% frente al 3,03% de 2016.

Tras nuestro país, se colocó Brasil, que adelantó a Canadá (retrocedió dos posiciones), al registrar 2.699.672 coches (+25,2%). La nación sudamericana se quedó respecto a España a una distancia de apenas 148.663 unidades frente a las 729.566 que les separaban un año antes. En este sentido, todo apunta a que la industria española perderá muy probablemente este curso el octavo puesto frente a la brasileña.

En la décima plaza, se posicionó Francia, con 2.227.000 vehículos ligeros (faltan los datos de pesados), lo que supuso un alza del 6,5%. Seguidamente, como decíamos, está Canadá, que, con 2.199.789 unidades, cosechó un retroceso del 7,2%.

El envejecimiento de los vehículos y la seguridad vial

En la **III Jornada sobre Tecnología y Seguridad Vial**, organizada por RTVE, FESVIAL y ONCE se han analizado los riesgos en la seguridad vial y tecnologías disponibles y futuras para evitarlos.

Según los participantes, el principal riesgo para la seguridad vial es el factor humano. Según datos de la DGT, durante 2017 entre los accidentes con víctimas mortales, el 32% están relacionados con distracciones del conductor, el 12% con cansancio, el 28% por velocidad inadecuada y, en menor porcentaje, por consumo de alcohol y drogas.

Otro de los factores clave es el aumento de la edad media del parque móvil español. La edad media de los vehículos implicados en accidentes con víctimas durante el 2017 ha sido de 12 años.

También han coincidido en que el desarrollo del coche autónomo será un punto de inflexión en cuanto a seguridad vial, aunque antes las tecnologías ADAS (sistemas avanzados de asistencia a la conducción), ya son una realidad y son claves a la hora de reducir accidentes relacionados con el factor humano.

Pero el problema es que con la antigüedad de nuestro parque, son aún muy pocos los vehículos que cuentan con estas nuevas tecnologías, aunque ello es solucionable según **Elías Izquierdo**, Responsable de Mobileye en España: "Es imprescindible renovar el parque de automóviles a vehículos que dispongan de la última tecnología. Aunque también existe la posibilidad de instalar sistemas ADAS en vehículos que no dispongan de ellos con unos costes muy reducidos".

Según un estudio de la Dirección General de Tráfico, la incorporación de esta tecnología a la flota de vehículos podría haber evitado o mitigado 4.000 atropellos el último año, reduciría un 54% los accidentes por colisión frontal y podría haber evitado 19.000 siniestros por salidas involuntarias de carril.

Adiós al requisito del mínimo de los 3 camiones

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) ha anulado el requisito español de tener una flota de tres camiones, como mínimo, para operar en el sector del transporte de mercancías. La sentencia motiva su fallo en que la normativa española incumple el Reglamento UE 1071/2.009, a pesar de que éste establece que 'los Estados miembros pueden decidir imponer requisitos adicionales'. Al final esto obligará a España a revisar la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre.

Desde la Asociación de Transporte Internacional por Carretera (**ASTIC)** señalan que no es de esperar que esta sentencia "produzca una debacle en el sector", pero augura que se agravará el principal problema que aqueja al tejido empresarial español en esta actividad, es decir, el excesivo porcentaje de microempresas que lo constituyen, lo cual sitúa a España a la cabeza europea en el "ranking de atomización" empresarial del transporte por carretera.

Para **Ramón Valdivia**, director general de ASTIC, esta sentencia "ha caído como un jarro de agua fría" pero asegura que, "con su sentencia, el TJUE dinamita el ya de por sí muy tímido proceso de concentración empresarial que nos ha llevado en España, en dos décadas, de menos de dos vehículos de media por empresa a más de tres. No compartimos la visión del Tribunal, que favorece la fragmentación societaria, cuando necesitamos todo lo contrario".

En la misma línea, desde ASTIC señalan que la problemática más acuciante del sector se centra en la falta de nuevas vocaciones que incorporar al colectivo de conductores profesionales. Esto es una realidad estructural, no coyuntural, que tiene orígenes complejos y muy variados y que está limitando el crecimiento de la actividad del sector al ritmo que exige la demanda social del transporte de mercancías, y ese es un problema que no va a resolverse súbitamente sólo por el hecho de un cambio de normativa de acceso al mercado.

La visión de expertos sobre la contaminación vehicular

No hay duda de que vivimos tiempos muy sensibilizados con relación al medioambiente, especialmente en entornos urbanos, y todos los días nos encontramos con comparaciones entre los sistemas de propulsión de los vehículos en su lucha común contra las emisiones contaminantes. Aquí tenemos algunas visiones de expertos.

José Maria Baldasano, catedrático de la UPC, señala que "la utilización de gas natural como carburante ofrece claras ventajas ambientales respecto a los derivados del petróleo (gasolina y gasóleo), en especial en lo que se refiere a la contaminación local y regional, que es la que afecta directamente a la salud humana".

Los vehículos de gas reducen un 80% las emisiones de óxidos de nitrógeno respecto a los diésel homologados con la normativa Euro 3 (año 2000), destaca. "Los coches de gas, además, no emiten partículas en suspensión, otro de los principales problemas ambientales que genera el diésel", apunta Baldasano. Y, además, reducen un 45% las emisiones de monóxido de carbono (CO) y un 55% de los compuestos orgánicos volátiles, precursores de la contaminación por ozono.

Es verdad que "las principales fuentes de emisión de NOx son los vehículos diésel antiguos. Sin embargo, en los modernos vehículos diésel (Euro 6, 2014), estas emisiones son ya muy bajas, gracias a los sistemas de postratamiento, como los catalizadores de urea", destaca **Magín Lapuerta**, catedrático de Máquinas Térmicas de la Universidad de Castilla-La Mancha.

El vehículo de gas elimina las partículas sólidas que ensucian el aire, y esto es muy destacable, dice **Xavier Querol**. En Europa se dan 456.000 muertes prematuras a causa de las partículas en suspensión (29.000 en España).

La comparación entre los vehículos de gas y diésel ofrece resultados dispares en cuanto a las emisiones de CO_2 (principal responsable del calentamiento global). Varía según las fuentes. "Es un asunto controvertido, y los números no son concluyentes", dice José María Baldasano. "El gas natural reduce entre un 10% y un 15% las emisiones de CO_2 respecto al diésel, al contener menos carbono. Pero se contrarresta con dos hechos. Por una parte, el rendimiento de un motor diésel es mayor que el de un motor de gas y por lo tanto su consumo de combustible es menor", dice Magín Lapuerta, catedrático de Máquinas Térmicas de la Universidad de Castilla-La Mancha. "Por otra parte, el gas natural no es un combustible renovable y, si no se controlan sus emisiones de metano, puede resultar perjudicial" debido a su alto potencial de calentamiento del planeta, añade.

Manifiesta lo contrario **Manuel Lage**, exsecretario general de **Gasnam** (Asociación Ibérica de Gas Natural para la Movilidad). Lage admite que el ciclo del motor diésel es más eficiente que el de gas, pero destaca que esto empieza a cambiar porque los motores diésel se optimizan para, sobre todo, producir menos óxidos de nitrógeno (NOx). Y su prioridad ya no es tanto la eficiencia de consumo. "Los motores modernos de gas natural emiten entre un 6% y un 12% menos CO_2 que su equivalente en diésel", sentencia.

Y una tercera opinión: tanto el **Instituto Català d'Energia** (Icaen) como la plataforma **Live** (que promueve los vehículos limpios) sostienen que la emisión de CO_2 de los coches de gas es un 5% inferior a la de los vehículos diésel Euro 6 y un 16% inferior a la de los de gasolina. "El gas natural es una buena opción, pero no la mejor. En el Institut Català d'Energia pensamos que, para la movilidad privada, la mejor opción es el coche eléctrico", tercia **Miquel Àngel Escobar**, técnico del Icaen. "Las emisiones directas del coche eléctrico en el ámbito local son cero", destaca. Las emisiones atribuibles al coche eléctrico son fruto de la producción eléctrica, y su origen está fuera de la ciudad.

El desarrollo de metales ligeros para coches

La multinacional española de componentes metálicos **Gestamp Automoción** comenzó hace diez años a desarrollar piezas de metal grandes y livianas para coches eléctricos con tecnología de estampado en caliente, según publica Híbridos y Eléctricos.

Con ello, esta compañía suministra estructuras y chasis de acero de menor peso que ayudan a los fabricantes de automóviles a cumplir las normas de emisiones, ahorrando energía, lo cual es interesante tanto en los coches convencionales como en los eléctricos.

"La reducción de peso es aún más importante para los vehículos eléctricos, ya que está directamente relacionada con la autonomía de la batería", indica Francisco Riberas, presidente de GESTAMP, que añade que "la disrupción que vive la automoción en todo el mundo no afecta a su estrategia, al contrario, representa una oportunidad, ya que de hecho, el 80% de los ingresos de esta empresa provienen de la fabricación del chasis de los coches".

Las ventajas de utilizar faros LED en los coches

Los faros LED (*Led Emitting Diode*), es decir, diodo emisor de luz de estado sólido, es la última de las tecnologías que se ha incorporado a los modernos sistemas de iluminación. A través de este diodo, tal y como explica **Loctite** en un post que publica en su blog, la energía fluye en un solo sentido. Además, gracias a un cable que une los dos polos del diodo, un material emisor semiconductor y una lente que protege este material se produce un haz de luz polarizada.

El diodo, explica el artículo, es un dispositivo electrónico formado por dos materiales conductores unidos. Al verse sobreexcitado, el primero de los materiales acumula energía que envía el segundo material en forma de carga negativa.

Dichos electrones se combinan con la carga positiva del otro material del diodo y producen fotones. No obstante, según los elementos químicos de estos materiales, pueden producir ondas de luz de diferentes longitudes y colores.

Entre las ventajas que los expertos de Loctite señalan sobre los faros de luz destaca su fiabilidad, ya que pese a soportar fuertes vibraciones, diferentes temperaturas o humedad puede llegar a durar más de 20.000 horas, casi la misma vida que el propio coche.

El post apunta que la ventaja de su inercia lumínica, esto es, el tiempo que pasa desde que se enciende el LED hasta que entrega el 100 % de su capacidad lumínica, ofrece una entrega instantánea que permite optimizar el tiempo de advertencia.

Así, por ejemplo, en una frenada la luz de freno LED se ilumina inmediatamente, de tal forma que los vehículos que circulan por detrás pueden anticiparse mejor.

También es importante su reducido consumo de energía, ya que, comparados con los faros de xenón, consumen aproximadamente un tercio menos. Esto, sumado a su eficiencia y menor pérdida de energía en forma de calor, permite que tengan una vida útil muy superior.

Aunque tengan un bajo consumo, puede emitir gran cantidad de luz. Algunos ofrecen una temperatura de color de 5500 ºC, similar a la luz del día (5730 ºC). Para potenciar esta característica se utilizan lentes de proyección que optimizan la distribución del haz de luz sobre la carretera.

Por otro lado, el post recuerda también que son luces adaptativas (AFS). Así, de acuerdo con la situación a la que se enfrente el vehículo, el faro se adaptará modificando la intensidad según si hay niebla, lluvia o si se conduce por carretera.

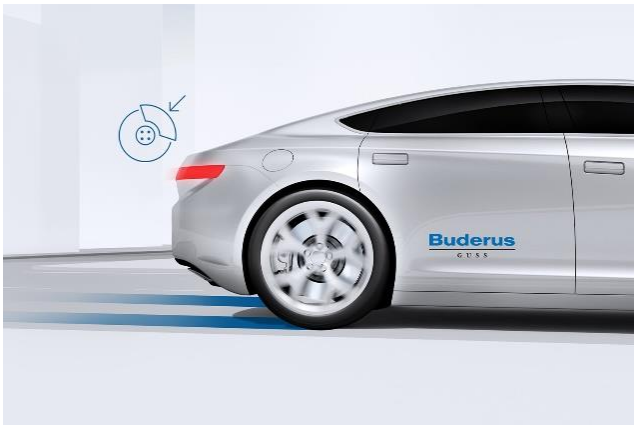
iDisc para reducir la emisión de partículas

Perfectamente redondo, del tamaño de un plato y tan grueso como un pulgar, así es el disco de freno. Hace tiempo que el ABS, el ESP, los airbags y otros dispositivos, hicieron posible que la conducción fuera más segura y que las distancias de frenada se acortaran significativamente, ayudando así a evitar muchos accidentes de tráfico.

Hoy, sin embargo, existe otra razón por la cual los discos de freno son el centro de muchas miradas: el polvo de freno producido por la fricción de los materiales durante la acción de frenado. La mayor parte de la contaminación producida por partículas generadas por el tráfico rodado no proviene de los combustibles, sino del desgaste de la carretera, de los neumáticos y de los propios frenos. Según la agencia medioambiental del estado alemán de Baden-Württemberg, los frenos y los neumáticos son responsables del 32% de las emisiones de partículas relacionadas con la conducción, y, aproximadamente, la mitad de ellas se producen por los frenos durante su funcionamiento.

Por lo tanto, reducir significativamente estas emisiones es esencial para mejorar la calidad del aire, especialmente en las ciudades. Esa es la razón por la que la filial de **Bosch**, Buderus Guss, ha desarrollado el *iDisc*. Comparado con un disco de freno convencional, genera hasta un 90% menos de polvo de freno.

El *iDisc* (con la "i" de innovación) está basado en un revestimiento de carburo de tungsteno. Su tecnología parte de un disco de freno convencional de hierro fundido y para transformarlos en un *iDisc*, los anillos de fricción se someten a un proceso mecánico, térmico y galvánico antes de recubrirlos. Todo esto es parte de un proceso desarrollado durante muchos años.



En términos económicos, el *iDisc* es, aproximadamente, tres veces más caro que un disco de freno convencional fabricado en hierro fundido, y tres veces menos costoso que un disco de freno cerámico. Es previsible que el precio continúe disminuyendo a medida que aumenten los volúmenes de producción.

"El *iDisc* tiene todo lo que se necesita para reemplazar el disco convencional y convertirse en el nuevo estándar del mercado de discos de freno", dice Gerhard Pfeifer, director general de **Buderus Guss**. "Dado el continuo debate sobre la contaminación por partículas en muchos países y grandes ciudades del mundo, no hay nada que impida su avance", especialmente debido a que los discos de freno seguirán siendo imprescindibles en los automóviles durante las próximas décadas y los volúmenes de producción continuarán aumentando. Solo en el caso de los automóviles, la demanda de discos de freno se situó en 2016 en más de 330 millones de unidades en todo el mundo.

Además, el *iDisc* tiene otras ventajas. Además de una reducción drástica en la emisión de polvo de los frenos, su recubrimiento de carburo también garantiza una mayor seguridad de funcionamiento. Su rendimiento de frenado es similar al de un freno cerámico, especialmente cuando empieza a desgastarse ya que, después de varias frenadas repetidas, se percibe una reducción de potencia de frenado.

Al igual que un disco cerámico, el *iDisc* es altamente estable en este aspecto y su rendimiento apenas resulta afectado durante la desaceleración. El desgaste también se reduce significativamente. Dependiendo de la resistencia del recubrimiento de carburo, la vida útil del *iDisc* es, aproximadamente, el doble que la de un disco de freno normal y, desde luego, no se producen las habituales marcas en el anillo de fricción.

La corrosión tampoco es un problema, lo que supone una gran ventaja, especialmente en los automóviles eléctricos. Debido a que recuperan la energía de la frenada, los coches eléctricos ejercen menos presión sobre los frenos y, a menudo, tienen que lidiar con la formación de óxido en los anillos de fricción. El ligero deterioro temporal que se percibe habitualmente en la capacidad de respuesta de los discos de freno no ocurre con el *iDisc*.

Los fanáticos de las llantas también sabrán apreciar la belleza del *iDisc*. El brillante recubrimiento de carburo del disco de freno le otorga un atractivo especial. Resistente al desgaste y sin corrosión, mantiene intacto su atractivo incluso tras años de uso, por lo que resulta una combinación perfecta para los enamorados de las llantas abiertas. Lo mejor de todo es que al reducirse en un 90% la producción de polvo procedente de la fricción de los frenos, con el *iDisc* se elimina la necesidad de limpiar regularmente las llantas con productos de limpieza, normalmente poco ecológicos. Proteger el medio ambiente también puede tener sus ventajas prácticas.

Vehículos híbridos, los preferidos por los *'millennials'*

Las prioridades a la hora de comprar un nuevo vehículo están cambiando y ahora, además del precio, la seguridad del vehículo y los costes de mantenimiento, también se presta especial atención al tipo de energía que utiliza para propulsarse y el impacto medioambiental de la misma. Es por ello que el 66% de los jóvenes entre 18 y 35 años se decantarían por un coche híbrido si se compraran un coche nuevo, según el Observatorio Español de Conductores **DUCIT-RACE**.

El 89% de los *'millennials'*, que es el nombre que recibe la generación de las personas nacidas entre 1982 y 2000, actualmente tiene coche o tiene intención de tenerlo en dos años. De media, conducen 3,8 días a la semana y cerca de la mitad de los jóvenes menores de 35 años que tienen el permiso de conducir utilizan el coche todos o casi todos los días.

Estos datos se extraen de 2.000 entrevistas realizadas por el Observatorio Español de Conductores DUCIT-RACE a *'millennials'* que tienen el permiso de conducción (Tipo B) recogidas en el *"Estudio sobre movilidad 'millennial' en el futuro"*.

Toyota es líder en el mercado del vehículo alternativo en España. El 81% de los vehículos clasificados como Cero Emisiones y ECO según el etiquetado medioambiental de la Dirección General de Tráfico (DGT) son Toyota y Lexus, gracias a la firme apuesta de Toyota por la movilidad sostenible. A cierre del año 2017, el 65% de las ventas conjuntas de Toyota y Lexus en España fueron modelos híbridos: casi 40.000 unidades de Toyota y más de 6.000 de Lexus.

La difícil renovación del parque de camiones en España

Los datos relativos a la antigüedad media del parque español de camiones y furgonetas son desalentadores y preocupantes, con una edad media de 12,6 años en el caso del primer grupo y de 12,1 años entre los comerciales ligeros. Según las cifras que maneja la patronal europea **ACEA**, a nivel continental las medias de edad respectivas en ambos grupos se sitúan en 11,7 y 10,7 años. En definitiva, la antigüedad media de los camiones en nuestro país es 0,9 años superior a la media europea, y en el caso de las furgonetas es de 1,4 años superior.

Entre los países con una flota de vehículos industriales y comerciales con menos edad aparecen Luxemburgo, con 6,6 y 6,3 años, respectivamente, seguido de Francia (7,5 y 8,3 años de media), Dinamarca (7,7 y 8,6), Holanda (7,9 y 8,8) y Alemania (ocho años en el caso de los camiones y 7,3 entre las furgonetas), informan nuestros compañeros de **Todotransporte.com**.

En el furgón de cola de la antigüedad media del parque de este tipo de vehículos se sitúan países como Grecia, con 18,7 años en el caso de los camiones y 16,8 entre las furgonetas, seguida de Polonia (16,7 y 16), Estonia (16,3 y 12,8), Croacia (13,7 y 14) y República Checa (13,9 y 12). Con datos peores incluso que los de España aparecen Italia, con una media de antigüedad de sus vehículos pesados de 13,2 años (11,9 para los comerciales ligeros), y Portugal (13,7 y 14).

Los malos datos de edad media de la flota en España contrastan con la favorable evolución de la demanda en nuestro país, que en 2017 encabezó el crecimiento a nivel continental entre los grandes mercados, ya que las matriculaciones aumentaron un 13,5%, muy por encima del 3,2% que creció este mercado en el conjunto de Europa.

Pese a la estabilidad en el mercado de vehículos industriales registrada el pasado año en España, el volumen alcanzado, 24.675 unidades según los datos de ACEA, es una cifra considerada históricamente adecuada al tamaño de un mercado como el español, y esta realidad está lejos de percibirse en la reducción de la antigüedad del parque. Por si fuera poco, los incrementos en los años anteriores hacían prever una mejora en la renovación del parque, la cual no está produciendo.

20 claves en la posventa de los concesionarios

Leemos a Josep Ferro en **infotaller.tv** que durante la famosa crisis han resonado en todos los foros frases del estilo "la posventa es muy importante", y las tan escuchadas y mal digeridas, "el cliente tiene razón", "el cliente manda", o "el cliente nos paga el sueldo". Todo el mundo da lecciones del "cliente", pero en la posventa de los concesionarios muy pocos directivos hablan con ellos ¿Qué hemos hecho? ¿De verdad nos hemos estado preparando? ¿La única solución para sortear la crisis que hemos aplicado la mayoría ha sido ajustar salarios y despedir personal para adaptar los costes del negocio a la realidad económica del momento?

Las 20 claves que plantea Ferro a continuación son quizás provocadoras, aunque pretenden generar debate y una reflexión conjunta. Si lo que se quiere es tener una posventa de '10' en los concesionarios, si se quiere satisfacer a jefes y accionistas, a colaboradores y a clientes, a los proveedores, incluso a nosotros mismos, y ser la envidia de los competidores, ¿cuáles son las claves, los errores o los puntos críticos que debemos abordar?.

El índice que le sale a Josep Ferro es este, con preguntas que amplían el objetivo y que sugieren la reflexión:

1. *¿Precios Altos?* ¿Los sabemos justificar? ¿Los clientes los entienden? ¿Creen que somos caros? ¿A quién haces descuentos? ¿El personal de la concesión compra coches de tu marca y los repara en el taller del concesionario? La mayoría de tus clientes no se desgravan el IVA, ¿te acuerdas?
2. *¿Procesos y horarios orientados al cliente?* El Asesor de Servicio no pinta nada en la concesión. ¿Los asesores están desbordados y no pueden más?
3. *¿Hablamos con el cliente?* ¿El *call center* sabe de posventa? ¿Tienes repeticiones/reclamaciones?
4. *¿Cómo vamos de orden y limpieza?* ¿El taller da pena? ¿No limpia nunca nadie, verdad? ¿Los trastos viejos e inútiles inundan todos los rincones? ¿El taller parece del siglo XXI o del XIX? ¿Las 5S te suenan de algo?
5. *¿Mantenimiento del taller programado?* ¿Elevadores modernos acordes a los vehículos que estamos vendiendo hoy? ¿El equipamiento es lamentable? ¿Algo anterior al año 90 en el taller?
6. *¿Entregamos los coches limpios?* ¿Externalizamos? ¿Tienes un puente de lavado hecho polvo o estás pensando instalar uno nuevo? ¿Tienes líos con la agencia pública del agua?
7. *¿Seguridad?* ¿Los EPIs son opcionales? ¿Sabes de quién es la responsabilidad? ¿El personal va uniformado? ¿Todos?
8. *¿Objetivos claros y compartidos?* El personal, ¿está comprometido? ¿está formado? ¿Hay pasión en las filas? ¿Tienes mamuts en tu equipo? ¿Están todos esperando que les digan lo que tienen que hacer? En los concesionarios, ¿cada departamento tiene objetivos distintos, que chocan entre ellos?
9. *¿Primas imposibles?* ¿Motivan, desmotivan o son indiferentes? ¿El Jefe de taller solo piensa en 'cubrir' a los operarios?
10. *¿Presupuestos cortoplacistas?* ¿Facturar más y gastar menos es la receta de un premio Nobel?
11. *La dichosa 'carrocería'*. Clientes siempre descontentos y caos total. ¿Plazos imposibles, objetos sustraídos? Aseguradoras, otro lío, un abuso. ¿Has decidido rendirte?
12. *La pintura es un marrón*. Un dineral y un desbarajuste. Barnices, catalizadores, ajustes de color, ni te cuento.
13. *¿Externalizamos la chapa y/o la pintura?* ¿A un esclavo? ¿Con qué criterios?
14. *¿Lunas y neumáticos?* Algo tarde, pero se puede. No depende sólo de voluntad y de poner más objetivos… inalcanzables.
15. *¡Los recambios!* Gestionar y vender recambios ya no es lo que era, ¿verdad?, ¿Estanterías llenas de piezas con polvo?
16. *"Clientes extraordinariamente satisfechos"* ¿Salen bien las encuestas sin hacer trampas?, ¿De verdad?
17. *Ni ingenieros, ni estudios ni idiomas*. ¿Tenemos equipos realmente cualificados en la posventa? Dos días/año de formación con un speaker/cuentacuentos + certificado ¿hacen a un sabio?, ¿a un líder?
18. *¡Pobres proveedores!* ¿Les 'atiende-marea' cualquiera? ¿Los elegimos sólo por precio? ¿Somos leales con los buenos proveedores? A todos los que te ayudan, ¿les ves como un 'gasto' a reducir?
19. *Control medioambiental*. La gestión de residuos, otro caos. ¿Te han ofrecido cambiar de operador por otro todavía más barato… y más caótico?
20. *Vehículo de cortesía*. ¿Sí, no, cómo?, ¿Estás desesperado con el descontrol? ¿Gasoil, kilómetros, multas, golpes?

El sector industrial impulsará el empleo cualificado

Hays ha presentado su Guía del Mercado Laboral 2018 como referente global en la selección de empleo cualificado. Entre sus conclusiones principales destacan que los sectores industrial, con mención especial a automoción, de marketing, logístico, legal y, sobre todo, el *on line* y el de ingeniería impulsarán la creación del empleo cualificado este año. Como contraste, el sector de tecnologías de la información, con un gran potencial subrayan desde Hays, presenta unas expectativas poco halagüeñas para el actual ejercicio. Lo leemos en **Auto Revista**.

En el caso concreto del sector del automóvil, Hays señala que los perfiles más cotizados serán los ingenieros electrónicos, especialistas en automatización y robótica. Según el informe, entre todos los retos a los que se enfrenta el mercado laboral, destaca de manera especial la robotización de la industria, con una doble visión: la sustitución de mano de obra por tecnología, pero también la oportunidad que se deriva de la creación de trabajos alrededor del diseño de esta tecnología.

Desde Hays sostienen que "pese a la incertidumbre política que ha marcado el rumbo en los últimos meses de 2017 –y previsiblemente en los primeros de 2018–, España se encuentra en un buen momento para seguir creciendo, generando empleo y mejorando el mercado laboral para todos". Esta es una de las principales conclusiones de la Guía 2018, que recoge una encuesta a 58 universidades, 1.100 empresas y 8.800 profesionales, así como el análisis salarial de 2.400 posiciones, un barómetro de tendencias y el balance de 15 sectores destacados para la economía española.

Trabajando por la seguridad pasiva

Ismene Lage es un buen ejemplo de los jóvenes españoles que han encontrado la respuesta a sus inquietudes fuera de nuestras fronteras.

Ismene es ingeniera mecánica por la UPM con un máster en Inglaterra. Desde siempre se ha sentido interesada en la seguridad pasiva, por lo que este concepto ha sido su guía profesional. Su primera etapa la pasó durante 7 años en el Idiada, trabajando directamente en el laboratorio de *crash test*, también como inspectora de EuroNCAP, como una de las personas para poner sus famosas estrellas.

Después ha tenido la posibilidad de entrar en el equipo técnico de seguridad pasiva de ITALDESIGN y ahí trabaja en el desarrollo de ingeniería del Q2 de Audi.

En un departamento de 22 personas, trabajan en la integración del sistema de retención en una determinada plataforma para que todo funcione a su debido tiempo y de la mejor manera posible ante un choque frontal. Por ejemplo, para que el cinturón tenga la pretensión adecuada, para que el tiempo de disparo de los airbags sea el preciso. Por cierto, le parece increíble 'que aun haya gente que vaya en el coche sin cinturón de seguridad o que haya conductores que lleven a los niños mal sujetos, sin sillita homologada.

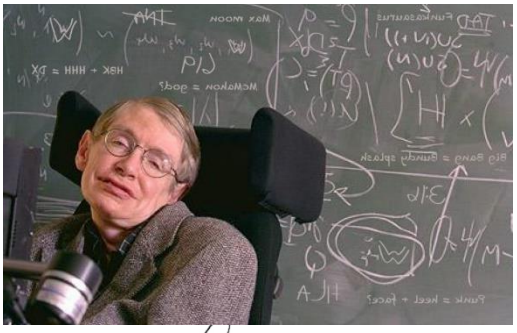
De cara al futuro, Ismene Lage cree que incluso cuando llegue la conducción autónoma no se puede perder de vista la seguridad pasiva, porque no se va a inventar nada que la sustituya. Cree que hay que reforzar el mensaje de que por muchos sistemas de seguridad activa que tengamos, no podemos transmitirle al conductor que puede conducir más relajado. Es su seguridad y la de todos lo que está en juego.

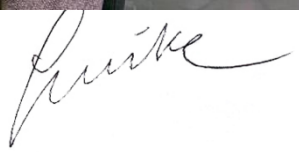
Soplo de vida

Nunca un brazo vivió en independencia.
Una cabeza, sí; y es buen ejemplo
Hawking, quien se nos muestra como un templo
almacén de cultura y experiencia.

Sin embargo, promulga en su creencia
un Dios innecesario, inexistente,
pues la materia es autosuficiente
para crear la Vida y la Consciencia.

Hawking: debes pensar por un momento
en Quién sopló a la Vida el movimiento.
Si con Einstein llegaras a encontrarte,
dale muchos recuerdos de mi parte.





Enrique Hernández-Luike
(con motivo del fallecimiento de Stephen Hawking)

Primer título de posgrado en Seguridad Vial de la ONU

El pasado día 11 de octubre se firmó en la sede de la ONU en Ginebra la creación de **CIFAL Madrid**, el primer Programa Global de Formación en Seguridad Vial de las Naciones Unidas. Este centro, gestionado por el **RACE** y **UNITAR** (United Nations Institute for Training and Research) y dirigido a los líderes y a los responsables de instituciones públicas y privadas de todo el mundo, tiene el reto de mejorar el conocimiento vial, concienciar sobre el problema de los accidentes e impulsar la capacidad de sus técnicos para poner en marcha estrategias locales en la prevención de los accidentes de tráfico.

Para conseguir estos objetivos, en CIFAL Madrid se ha diseñado un plan de formación específico que cubre diferentes niveles según el conocimiento de los alumnos. Desde la asistencia a charlas y eventos con expertos mundiales, la realización de cursos mediante *e-learning*, los *webinars* o los encuentros con especialistas, hasta el recién creado título universitario de *'Experto en la Gestión y Dirección de la Seguridad Vial'*, el Centro CIFAL Madrid tratará de impulsar la formación como eje de los programas de acción.

Este curso de posgrado de '*Experto en Gestión y Dirección de la Seguridad Vial'* es un título propio de la **Universidad Europea**, desarrollado con UNITAR y el RACE a través de CIFAL Madrid. A través de su programa académico de cuatro semanas de duración, se busca que los alumnos, provenientes de todas las partes del mundo, conozcan los esfuerzos y acciones que han conseguido reducir los accidentes de tráfico en España, a través de la experiencia de 38 profesionales de distintos sectores, que formarán el claustro de profesores.

La estructura metodológica contenida en esta titulación permitirá que, desde el inicio del programa, se vayan adquiriendo destrezas que podrán ser empleadas en el día a día de la práctica profesional. Junto al temario teórico, se han preparado visitas a centros y entidades destacadas en la Seguridad Vial y la Movilidad, como el sistema de gestión de la M-30 o el centro de pantallas de la DGT, y que permitirán conocer de primera mano las experiencias, innovaciones y formas de trabajar de organismos implicados en la gestión del tráfico y la movilidad.

Junto a las clases teóricas y las visitas prácticas, el desarrollo pedagógico del curso se complementa con la realización de proyectos reales para ser aplicados en cada país según los problemas y realidades, lo que garantizará la adquisición de competencias.

Ficha Técnica del Curso de postgrado ➢ Titulación: Título de Experto en Gestión y Dirección de la Seguridad Vial ➢ Organización: CIFAL Madrid RACE / Universidad Europea / UNITAR ➢ Lugar: Universidad Europea Campus de Alcobendas / Otros centros ➢ Créditos ECTS: 25 (300 horas lectivas totales) • Fecha de lanzamiento / inscripción del curso: marzo de 2018 • ***Fecha de inicio de las clases: junio de 2018*** *• Horarios lectivos: de lunes a viernes de 9 a 18 horas. • Número de plazas disponibles por curso: 30.*

La vida de ASEPA

Continuamos con esta nueva pequeña sección donde damos a conocer someramente lo que vamos haciendo en nuestra Asociación, tanto sobre la actualización de nuestros datos principales, así como introduciendo algunas reseñas de las actividades que puedan ser de interés y que permitan a todos conocer mejor lo que hacemos cotidianamente en ASEPA.

A la fecha del 1 de abril contamos con **30** Protectores, **1.467** Socios y **2.062** Simpatizantes. En Linkedin tenemos **1.314** contactos y el Grupo ASEPA en esta misma Red cuenta con **914** miembros. Por último, mantenemos **8** Acuerdos de Colaboración con diferentes Entidades y Colegios Profesionales. Actualmente estamos negociando un nuevo acuerdo con SAE International.

El día 19 de marzo hemos mantenido una reunión con la Federación de Asociaciones de Personas con discapacidad (**Famma**) acompañados por el **Coitim** para tratar con expertos del **Insia** sobre el transporte escolar para niños en silla de ruedas.

El día 21 de marzo el presidente de nuestra Comisión Técnica de Motores, Combustibles y Lubricantes, **Guillermo Wolff**, ha mantenido una videoconferencia con alumnos de **CEAC** sobre el tema de *'Emisiones de Vehículos'*. Las preguntas han ido sobre los vehículos de hidrógeno, normativas vigentes, adaptación equipos en las ITV, motores diésel y vehículos híbridos. La presentación base empleada en la videoconferencia se puede ver en: http://www.asepa.es/images/documentos/123%20emisiones.pdf

El pasado día 22 de marzo **MCA** (Madrid Clúster de Automoción) ha organizado una jornada para presentar el proyecto colaborativo de industria 4.0 que MCA ha realizado junto con Bosch, Defta y Tecnide con el título *"Transferencia de habilitadores digitales de Industria conectada de una gran empresa a pymes de su sector"*. Ver en: http://www.asepa.es/images/documentos/124%20mca.pdf

Seguimos recibiendo propuestas de nuestros socios sobre la designación del '**Personaje Ilustre de la Automoción Española 2018**'. El plazo para presentar candidatos se cerrará el 22 de abril.

Fuentes información e imágenes:

(Imagen de cabecera gentileza de Bosch)

1. Asepa
2. http://www.latribunadeautomocion.es/index.php?option=com_content&view=article&id=6321:2018-03-07-09-16-18&catid=42:internacional
3. https://www.revistaviajeros.com/noticia/11026?b=1
4. http://www.transporte3.com/noticia/12704?b=1
5. Gasnam
6. http://www.infotaller.tv/chapa_y_pintura/Gestamp-apuesta-desarrollo-metales-electricos_0_1195380465.html
7. http://www.infotaller.tv/electromecanica/ventajas-utilizar-faros-LED-coches_0_1150084999.html
8. Bosch
9. https://prensa.toyota.es/los-vehiculos-hibridos-los-preferidos-por-los-millennials-cuando-se-plantean-comprar-un-coche/
10. http://www.posventa.info/cifras/espana-incapaz-de-renovar-su-parque-de-camiones-pese-a-la-favorable-evolucion-del-mercado/
11. http://www.infotaller.tv/blogs/josep_ferro/claves-posventa-concesionarios_7_1147455244.html
12. http://www.auto-revista.com/es/notices/2018/02/el-sector-industrial-impulsara-el-empleo-cualificado-en-2018-segun-hays-121532.php#.WntKM6jiaUk
13. Motor16
14. Luike
15. Universidad Europea
16. Asepa

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