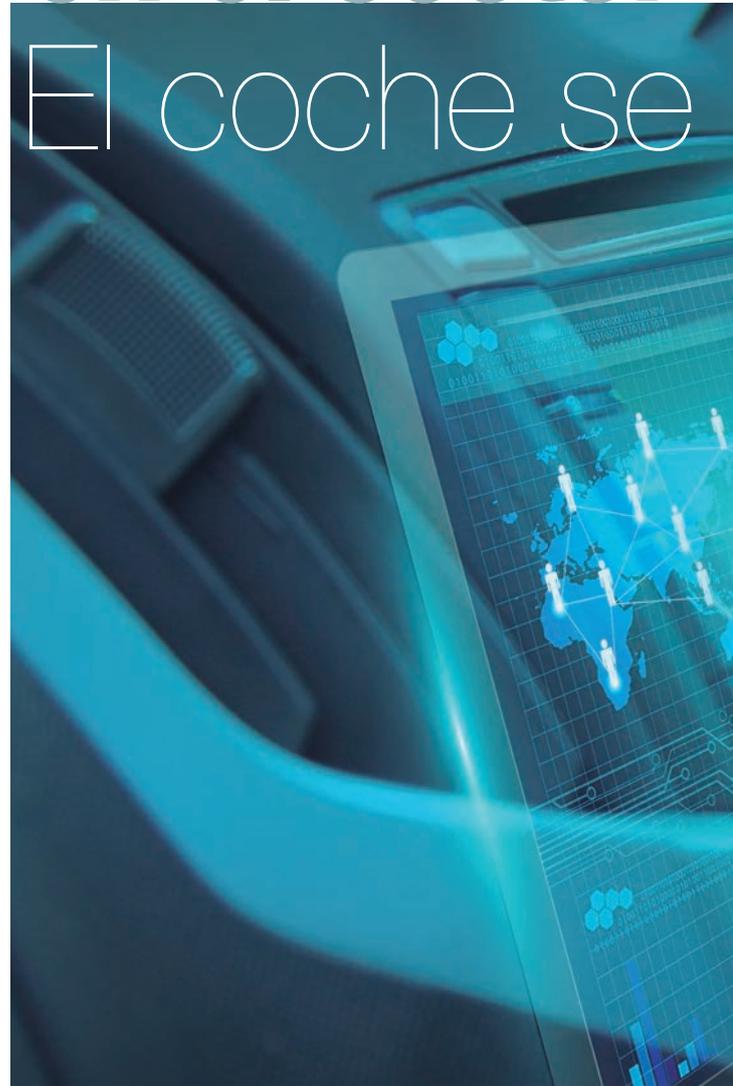


La evolución en el sector

El coche se

El automóvil está sufriendo una de sus mayores transformaciones desde que Henry Ford produjera de manera masiva el Ford T a principios del siglo XX.

texto **SERGIO GÓMEZ RECIO**
colabora **MARÍA JESÚS PÉREZ**



La digitalización de la sociedad está favoreciendo la evolución de muchos sectores y el del motor no queda al margen. Son varios los factores que analizamos cuando hacemos esta afirmación: la conectividad, el incremento de sistemas de ayuda a la conducción, las nuevas formas de movilidad y, en menor medida, la llegada progresiva de los coches eléctricos.

En pocos años todos los autos estarán conectados. Por ley, en Europa todos los coches y vehículos comerciales ligeros vendidos a partir del 31 de marzo de 2018 estarán obligados a llevar un sistema de llamada automática de emergencia, conocido como *eCall*. Este mecanismo de asistencia temprana supondrá

que se salven más de 2.500 vidas, aproximadamente un 10% del total de fallecidos por accidente de tráfico en la Unión Europea. Esto significa que el coche tendrá un GPS y una tarjeta SIM instalada de serie, con todas las posibilidades que ello conlleva.

Pero no tenemos que esperar a 2018 para ver cómo los coches llevan incorporada esta conectividad de serie. El nuevo Opel Astra ofrece zona Wifi 4G integrado para conectar hasta siete dispositivos simultáneamente. El nuevo Tiguan incluye de serie la plataforma Car-Net, que se articula en torno a tres ejes: Security & Service (llamada de emergencia automática en caso de un incidente, conocer el estatus del vehículo o gestionar pasos por el taller); Guide & Inform (información del viaje y la

del automóvil hace inteligente



ruta que vamos a efectuar, sitios más interesantes para comer o aparcamientos disponibles en nuestro destino); y App-Connect (conectividad del *smartphone* al coche compatible con todo el software del mercado, que nos permitirá replicar nuestro dispositivo en la pantalla del salpicadero y utilizar algunas de nuestras aplicaciones favoritas). Y es que cada vez serán más importantes los servicios asociados al automóvil que el auto en sí mismo. Ya ocurrió antes con la telefonía móvil, lo importante no es el hardware, sino los servicios que se pueden consumir como cliente a través de las *apps* descargables. El ingeniero jefe de TESLA asegura que el modelo S “es un iPhone con ruedas”.



“ Algunos modelos como el Opel Astra y el Volkswagen Tiguan ya incluyen conectividad de serie ”



Sergio Gómez Recio durante el XVI Ciclo de Conferencias de CESVIMAP el pasado mes de abril.

“ Los sistemas de ayuda a la conducción reducirán la frecuencia de accidentes ”



¿Y qué pasará con los coches que no lleven conectividad de serie? En MAPFRE tenemos alguna experiencia dotando de conectividad a coches que nacieron sin ella. Con nuestra póliza YCAR, en la que ofrecemos un seguro para jóvenes en función de su perfil de conducción, ya instalamos un dispositivo *aftermarket* en el mismo. Hoy en día, los dispositivos han mejorado muchísimo, tanto en capacidad de procesamiento como en el coste. De hecho, el pasado mes de febrero en el Mobile World Congress de Barcelona, Samsung presentó su dispositivo Samsung Connect Auto, que se conecta directamente en el puerto OBD del vehículo, ofreciendo Wifi a sus ocupantes y abriendo la posibilidad de ofrecer un abanico de servicios como los comentados anteriormente. Es decir, no hay que esperar a renovar nuestro coche para que el mismo esté

conectado. El coste de los dispositivos y de las comunicaciones tiende a la baja, siendo esto un acelerador para que nuestro parque de vehículos esté conectado en un futuro cercano.

Además, los coches cada vez incorporan más sistemas de ayuda a la conducción: frenado de emergencia automático, mantenimiento de la distancia de seguridad en atascos, ayudas en maniobras, aparcamiento automático... Los vehículos más avanzados en cuanto a sistemas de ayuda a la conducción, como el TESLA modelo S o el Mercedes Benz Clase E, son capaces de tener una circulación semiautónoma en determinadas infraestructuras. Desde el Área de Innovación de MAPFRE se hizo una prueba en real con ambos modelos en la que circulamos por una autovía durante tres minutos sin tocar el volante. Tras los recientes accidentes ocurridos circulando en

modo *autopilot*, desde TESLA están pensando en obligar a tomar los mandos del volante cada cierto tiempo. El problema es que esta forma de trabajar en *beta* de los nuevos fabricantes de vehículos hace que se pongan en riesgo la seguridad de los conductores, ocupantes y del resto de coches que circulan.

La previsión en torno a estos sistemas de ayuda a la conducción es que existirá una reducción en la frecuencia de los accidentes, pero para esto es necesario que un volumen importante de los vehículos lleve este tipo de sistemas. Además, en un futuro cercano las disminuciones de frecuencia se verán compensadas por incrementos en la severidad, ya que reparar los vehículos con todos los sensores que llevan incorporados es más costoso. Históricamente las mejoras en seguridad pasiva (cinturón de seguridad, airbag) o activa (ABS, ESP) no han traído disminuciones en la prima del seguro, ya que han existido nuevos riesgos asociados, o desde el seguro se han incorporado nuevos servicios en las pólizas.

Otro tema diferente es quién será el responsable en caso del accidente. La National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), una agencia dependiente del gobierno de Estados Unidos y cuya misión es salvar vidas, prevenir heridas y reducir los accidentes de vehículos, afirmó hace tres meses que el sistema operativo de los vehículos autónomos como el del coche de Google se considera “conductor”. Por tanto, en el caso de accidente, el responsable será el *conductor humano* o el *conductor sistema operativo*. Es decir, la persona o el fabricante. Lamentablemente tendremos que esperar a que tribunales y reguladores especifiquen claramente cuáles serán las reglas del juego para conocer quién será el responsable. Lo que sí podemos decir es que desde el seguro tendremos que dar cobertura a estos riesgos que seguirán existiendo para tranquilidad de los que tengan la responsabilidad y de las posibles víctimas. Otro tema es que se permita la circulación de coches sin volante ni pedales. Ford ya ha anunciado que su primer coche con estas características estará preparado en 2021.



En MAPFRE, vemos esta transformación como una oportunidad para poder ofertar a nuestros clientes servicios que hasta ahora solo podíamos ofrecer instalando dispositivos *aftermarket* como los comentados sobre la póliza YCAR. Además, tendremos que estar preparados para los nuevos retos que se plantean cuando un coche sea *hackeado* o tenga un accidente en el que el sistema operativo del vehículo era el que estaba gobernando el volante, freno o acelerador.

Como decía Eric Hoffer, escritor y filósofo estadounidense: “En tiempos de cambio, quienes están abiertos al aprendizaje se adueñarán del futuro, mientras que aquellos que creen saberlo todo estarán bien equipados para un mundo que ya no existe”.

Nuevas formas de movilidad

Cabify, Uber, Getaround, Car2Go, Zipcar, BlaBlaCar... son nuevas formas de movilidad que nos indican que a largo plazo el parque de vehículos se reducirá y los coches recorrerán más kilómetros y con más pasajeros.

Uber es la aplicación estrella en lo que se refiere a las nuevas formas de movilidad para trayectos cortos con chófer. Desde que la *app* comenzó a operar hace siete años, la compañía acumula 4.000 millones de dólares en pérdidas. Uber alega que el principal motivo de sus malos resultados es la remuneración de los más de un millón de conductores que prestan servicio. Por esto, en agosto de este año ha llegado a un acuerdo con Volvo para invertir 300 millones de dólares en el desarrollo del coche sin conductor. Además ha comprado Otto, una *start up* estadounidense que fabrica vehículos sin necesidad de conductor, por 680 millones de dólares.

Por su parte, en Singapur, la empresa nuTonomy ha puesto en marcha una flota de taxis con vehículos eléctricos Renault y Mitsubishi modificados con el software de auto conducción.



Para MAPFRE esta transformación es una oportunidad para ofertar nuevos servicios a nuestros clientes

