



VEHÍCULOS PARA LA GENERACIÓN SILVER

“La sociedad, en su conjunto, debe ser capaz de mejorar su oferta y ofrecer a la generación “de las canas” recursos, ocio, productos financieros, servicios de salud y todo aquello que les permita afrontar con plena capacidad esa nueva etapa.

La movilidad forma parte de este nuevo reto.”

La revolución de las canas. A. Huertas e I. Ochoa, Planeta, 2018



Por **Jorge Garrandés Asprón**
RESPONSABLE DE PROYECTO

 jgarras@cesvimap.com



Cuando en 2017, MAPFRE junto a la Deusto Business School acuñaron el neologismo *agingnomics* para referirse a la economía del envejecimiento, se comenzaron a estudiar nuevas tendencias empresariales, formativas, oportunidades de negocio e, incluso, tendencias en el consumo de las personas mayores de 55 años, para los que también la movilidad supone un aspecto fundamental.

LA GENERACIÓN SILVER

Debido al envejecimiento progresivo de la sociedad, con más incidencia en los países con mayor desarrollo, la denominada generación de las canas o generación silver cada vez supone un mayor grupo social.

Dar la importancia debida este grupo social resulta fundamental para poder invertir los recur-



sos necesarios que permitan aportar los productos y servicios adecuados por parte de las empresas españolas.

Pero, además, la importancia **cuantitativa** del grupo silver dentro del total de la población española es cada vez mayor, según muestran los principales indicadores. Según los datos del Instituto Nacional de Estadística correspondientes al año 2021, y que pueden poner en contexto la importancia de la generación de las canas, el 16,25% de la población española, lo que equivale a 7.692.000 personas, tienen una edad entre 55 y 70 años.

Circunscribiéndonos a la problemática de la movilidad, circulación y vehículos, y según los datos estadísticos de la DGT de marzo de 2021, ésta nos aporta una cifra total de conductores con edades comprendidas entre los 55 y 70 años de 3.784.000 personas, incrementándose esta cifra en 1.095.000 conductores más, si añadimos a los mayores de 70 años.

Hay que tener en cuenta que *el 95% de las personas superan los 65 años de vida (La revolución de las canas. Antonio Huertas / Iñaki Ortega, 2018)*, y cada vez en mejores condiciones psico-físicas, por lo que es muy importante seguir manteniendo o mejorar sus posibilidades de movilidad.

MOVILIDAD SENIOR

Los datos ofrecidos por la DGT en cuanto al número de conductores mayores de 55 años, unidos a que el 79 % de los seniors disponen de algún vehículo asegurado (II Barómetro del



La generación de las canas, o silver, exige soluciones específicas a sus características, por seguridad vial

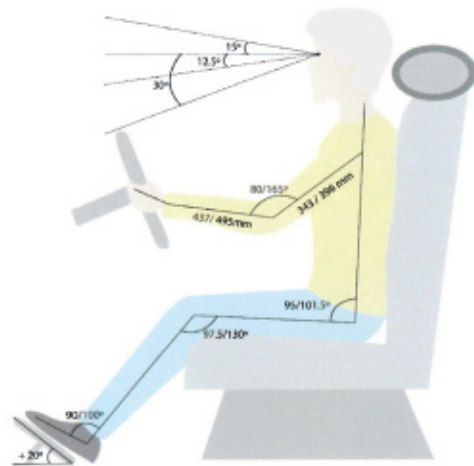
consumidor senior, centro de investigación Ageingnomics*), indican que la movilidad en vehículo propio de las personas integrantes de la generación silver supone una actividad común, cotidiana y natural.

De hecho, y en base a datos puramente estadísticos, existe una tendencia de futuro en la que disminuirán los conductores millenials y, sin embargo, aumentarán los seniors.

Existe un problema real a la hora de definir la idoneidad de un vehículo para los integrantes de la generación silver. Pueden tener dificultades de visión, de manejo de pantallas, los coches pueden no ser igualmente cómodos y seguros por el ángulo de visión, la accesibilidad al vehículo, apertura de puertas...

Puede que la raíz del problema quede suficientemente clara en la afirmación de Antonio Hueras (Mapa del talento senior 2021, Centro de investigación Ageingnomics*), en la que señala

*Fundación MAPFRE, diciembre 2021



que es "un movimiento que no se visualiza aún como un todo, sino a través de **diferentes ajustes al chocar una sociedad diseñada por y para los más jóvenes** con una realidad cada vez más creciente de ciudadanos jóvenes –ya que la mayor longevidad lo permite–, pero que realmente son seniors, porque habiendo superado los 50 años tienen necesidades y exigencias diferentes".

La realidad es ésta: en el **diseño** de los vehículos actuales muy pocas veces se tiene en cuenta a la *generación silver*, siendo un grupo creciente. Incluso en los anuncios publicitarios de coches, desde el punto de vista del puro **márketing de ventas**, se debería tener en cuenta a este creciente grupo social. Aunque únicamente fuera por su importancia económica y capacidad de ahorro (de compra)...

EL VEHÍCULO, ¿ES DIFERENTE?

Cualquier persona que conduzca un vehículo, independientemente de la edad, si lo hace en condiciones óptimas tendrá menos propensión a sufrir accidentes de circulación que aquel otro que lo haga bajo los efectos de tensiones físicas, sensoriales, psicológicas o emocionales. Tradicionalmente, y de forma generalmente bastante alejada del conocimiento científico, se han publicado recomendaciones sobre las características que deben tener aquellos vehículos más adecuados para lo que se denominaba 'tercera edad'.

Sin embargo, la importancia actual de la generación silver, que no coincide con la idea tradicional de la tercera edad, exige que, en primer lugar, se tome como prioritario el tratamiento de esta problemática en el mundo del automóvil, ya que tiene relación directa con la movilidad y, por tanto, con la seguridad vial y la vida de las personas. Pero, además, que este tratamiento se enfoque desde la óptica técnica del automóvil, aderezada con el conocimiento científico actual relativo al envejecimiento poblacional, longevidad, ingeniería biomédica, fisiología, etc.

Lo que aparentemente puede parecer obvio y aplicable a todo tipo de personas, sin embargo,

puede tener consecuencias muy diferentes si lo utiliza un cuerpo humano de 25 años u otro completamente diferente, de 65.

Actualmente, el empleo de herramientas tecnológicamente de uso común como **IoT** (internet de las cosas) e **IA** (inteligencia artificial) han supuesto una gran ayuda para el trabajo técnico/científico en todas las áreas que van a definir el vehículo idóneo para cada conductor.

MAPFRE, a través de su Centro de Investigación Ageingnomics es consciente de las especificidades del mundo senior, y continúa ampliando su conocimiento con los estudios e informes relativos al envejecimiento poblacional ●



Para saber más:

- › Huertas, A. y Ortega, I. (2018): *La revolución de las canas*, Planeta.
- › Mapa del talento senior 2021. Centro de Investigación Ageingnomics, Fundación MAPFRE.
- › Il Barómetro del consumidor senior. Economía plateada. Centro de Investigación Ageingnomics, Fundación MAPFRE.
- › Envejecimiento poblacional. Servicio de Estudios de MAPFRE (2019), Fundación MAPFRE



CESVIMAP, en el Proyecto Batraw para recuperar baterías de vehículos eléctricos

CESVIMAP participa en el programa Horizon Europe a través del proyecto BATRAW. Financiado con 10 millones de euros, recicla baterías recuperadas de vehículos eléctricos, que ya no se pueden usar de nuevo, para aprovechar sus materiales. Así, reducirá la huella de carbono asociada a la electromovilidad, gracias a la actuación sobre la fabricación de baterías. Otros 17 socios relevantes, de 7 países diferentes, conforman este proyecto. Cobalto, níquel, manganeso, litio y grafito son algunas materias primas con las que se fabrican las baterías, de importancia estratégica para la UE. CESVIMAP y, con ella, **MAPFRE**, contribuyen a este objetivo.



CESVIRECAMBIOS, su Centro Autorizado de Tratamiento de vehículos fuera de uso, proveerá de baterías de vehículos eléctricos dados de baja y de la tecnología desarrollada para su desmontaje, reparación y sustitución. Como especialista en vehículos electrificados -propulsión en la que lleva investigando más de 10 años-, desarrollará métodos optimizados para el desmontaje de las baterías, aportando ideas valiosas para su diseño, reutilización y reciclado.

10 vídeos de la investigación CESVIMAP en I+D sobre un coche nuevo

CESVIMAP abre las puertas de su taller a todos los públicos estrenando una serie de 10 capítulos en Youtube, que exhibe el recorrido de un BMW serie 1 por las diferentes áreas del taller. Todos los viernes por la noche el centro de I+D de la movilidad emite un nuevo capítulo, centrado en cada tarea, desde que adquiere el coche nuevo, hasta que sale ya del centro.



De la preparación y ejecución de distintos crash test a velocidad controlada, a ensayos sobre paragolpes, o a otras velocidades. La reparación en bancada, que recupera las medidas dictadas por el fabricante del vehículo, las pruebas de los sistemas avanzados de ayuda a la conducción, ADAS, su pintado...

Semana de la Movilidad 2022

Diferentes propuestas CESVIMAP para la Semana de la Movilidad, sostenible y segura.

Así, en Ávila, explicamos el funcionamiento de los vehículos de movilidad personal, coche eléctrico, vehículos no contaminantes y que pueden circular por las zonas de bajas emisiones sin restricción. Una bici eléctrica, de la que estudiamos su reparación y aseguramiento, también se exhibe. Mostramos colaboraciones con empresas de coche compartido, de cascos inteligentes, y vehículo de conducción autónoma.

