

La digitalización y modernización del sector es uno de los grandes retos que afronta en la presidencia de Feneval, (Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos). Reclama ante todo igualdad de condiciones para todos los competidores.

BC En los primeros meses bajan las compras del rent a car, aunque crecen en abril ¿a qué es debido?

JLB Los rent a car lo que hacen es optimizar su flota. Y se dan cuenta de que tener muchos coches en febrero cuando la Semana Santa cae en abril no tiene mucho sentido, por eso compran los coches más tarde. Esa es la explicación lógica aunque quizá haya descenso en la flota global, que yo creo que no. De hecho ahora mismo está subiendo y junto con lo que ha sucedido en Semana Santa la diferencia puede ser del 1 o del 2 por ciento. Creo que simplemente se han aprovisionado de otra manera y que estamos en las mismas cifras que el año pasado por esta época. Es un 2 por ciento y hay que vigilarlo, pero tiene sentido que no pagues por un coche que no vas a usar hasta dentro de unos meses.

BC ¿Cada cuánto tiempo suelen cambiar la flota las empresas de rent a car?

JLB Si son rent a car (RAC) de isla o de costa, de 6 a 9 meses, pero otros tipos de rent a car duran más tiempo. Y de 6 meses en los rent a car canarios, donde la temporada baja sería media aquí, serían de 2 a 3 años. Sin embargo lo que dice MSI es que serían cerca de 4 ó 7 años dependiendo de si son turismos o comerciales. ¿Qué sucede? Tenemos una cifra de 696.000 coches matriculados en RAC en España. En agosto tendremos más y en enero menos. La flota media son 550.000 pero es una estimación que depende de cómo se configure el pico. Y es un pico que llega el 15 de agosto. Y también dependiendo de destinos. Pero en general, los coches de rent a car son coches jóvenes, por lo tanto son coches que contaminan poco y tecnológicamente avanzados, porque acaban de salir al mercado.

MÁXIMO RETO

Aunque acaba de llegar a la presidencia de Feneval, cuenta con una amplia y variada experiencia tanto en el sector del rent a car como en el renting. Juan Luis Barahona nos habla de los retos de las alquiladoras.

• ALICIA FERNÁNDEZ | afernandez@mpib.es • FÉLIX MACÍAS

La movilidad la crearon los rent a car hace 40 años

Pero dentro de Feneval no están solo los RAC, están los car sharing, todos son alquiladores de vehículos. Las alquiladoras son el volumen más importante y como Feneval se creó hace 40 años, fueron los primeros en generar esto. Pero que el negocio haya evolucionado no quiere decir que sean enemigos. El carsharing y el RAC es lo mismo solo que más tecnología, y con otro concepto, uno alquila por minutos y otro por días, pero seguimos alquilando un coche.

BC ¿Qué previsiones tienen respecto a este año en el mercado rent a car?

JLB Dependemos del turismo. No sé cómo nos va a afectar el Brexit. El rent a car sigue creciendo en flota año tras año. Yo espero que sea algo similar al año pasado o qui-

zá con un ligero crecimiento. Porque hay otros destinos turísticos que se han activado, en África, y esto hace que no tengamos otro incremento del 10 por ciento del turismo, pero a lo mejor tenemos un 4, eso implicaría un 2 por ciento del RAC que va muy asociado.

BC ¿Carsharing están dentro de Feneval?

JLB Tenemos empresas de carsharing en Feneval, pero no las tenemos a todas. También es un proceso en el que quiero avanzar porque son alquiladores de coches. Si quieren estar. Es una forma más de alquiler. Yo tengo empresas que hacen renting flexible. Me pasa lo mismo que con el carsharing. Da igual que lo hagas por un día un mes o un año, nosotros somos alquiladores de vehículos.

BC ¿Cómo le está afectando la aparición de nuevos actores carsharing, alquileres por horas...?

JLB Aparece un competidor más. Lo que sí está pasando es que las empresas tradicionales de RAC se empiezan a definir como empresas de movilidad y empiezan a crear unidades de carsharing como Europ-

SU PERFIL

Este Ingeniero superior industrial está especializado en Organización Industrial por la Universidad Politécnica de Madrid, es Executive MBA por el Instituto de Empresa y Digital Internet Busines for Executive por el ISDI. Cuenta con 20 años de experiencia en las áreas comercial, marketing, operaciones y devoluciones en el sector del renting y alquiler de vehículos. Desde el mes de abril es el presidente de Feneval.



Sí estamos en un mundo digitalizado no puede ser que tengamos que poner post-it en los coches.

car, pero no sólo, también Enterpirse, que lanzan el MAS, Mobility As a Service, es un programa de suscripción en el que pagas una cuota y en función de tus necesidades usas un coche u otro. Y esto es RAC y carsharing. Aparte, aparecen cosas nuevas porque la tecnología lo permite. Hay cambios a nivel tecnológico, hay cambios a nivel social, a nivel empresarial, no trabajamos de la misma manera. En una sociedad que está cambiando tanto no podemos pretender que el sector del alquiler no cambie. Lo que no hemos conseguido es digitalizar el coche, todavía es físico tiene 4 ruedas, y por eso no ha cambiado tanto nuestro negocio, pero donde se ha podido hacer líquido hay un gran cambio.

BC ¿Cómo se está reinventando el rent a car ante los nuevos retos que se le presentan ante el nuevo tipo de movilidad?

JLB Más que hablar de reinventarse me gusta hablar de que se generan un gran número de oportunidades. Hay un montón de oportunidades para esta gente. Line, por ejemplo la empresa de patinetes eléctricos hace 20 meses no existía, y ahora vale 3.300 millones de dólares, en 20 meses. Nunca pensamos coger un coche de alquiler en un trayecto urbano, pero cuando llegabas al aeropuerto y un taxista te cobraba 50 euros, sí pensabas alquilar un coche que vale 35. Ahí sí, porque había una posibilidad de producto sustitutivo. Pero aquí no la había. Al llegar la capacidad de facturar por minutos aparece esta nueva posibilidad que antes no estaba y cuando eres capaz de abrir y cerrar el coche con el móvil todavía es un salto tecnológico que mola. Y hay otra más que es lo que rompe el carsharing, que son eléctricos.

Tienen muy claro hacia dónde avanzar. Y la ventaja buena es que son emprendedores y que conocen muy bien al cliente porque lo que tiene el rent a car es mucha cercanía con el cliente. Lo que tiene el alquilador del vehículo es que están muy cerca del cliente.

BC ¿Cómo ves el futuro del RAC? ¿Cómo nos moveremos en 10 años?

JLB Habrá alquiladores que alquilen por

minutos, por días, por horas y por meses. Otros que lo harán solo por años, otro solo por días... me hace mucha gracia lo del carsharing, porque es coche compartido, nosotros. Con 530.000 coches de flota media hacemos 20 millones de servicios al año ¿quien comparte más que nosotros? Es verdad que el carsharing es muy importante y que han disruptado la industria y es verdad que han hecho una aportación tremenda con la parte electrónica, pero el futuro va a ser una solución de movilidad. Va a haber espacio para mucha gente haciendo muchas cosas y no sé cuál.

BC ¿Hay coches eléctricos en RAC?

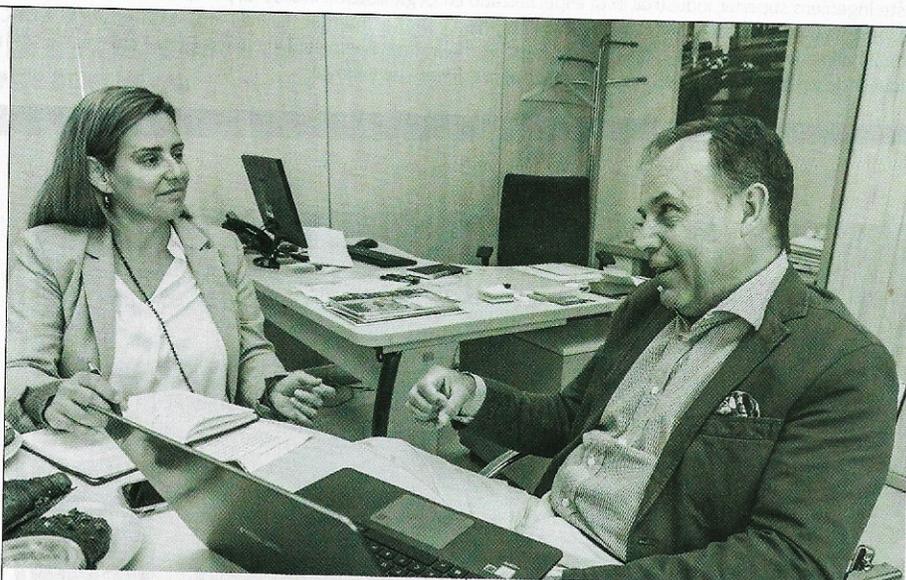
JLB Pocos porque tienen que comprarlo a riesgo. Son caros y no obtienen mucho dinero cuando lo revenden. Una de las discusiones con Baleares que obliga a tener un 2 por ciento de eléctricos es saber qué pasará cuando pasen los 6 meses. Los fabricantes no te hacen "buy back" porque es un producto de riesgo. Si el que te fabrica no te garantiza el riesgo de recompra ¿le tengo que decir a las pymes que tienen coches que se arriesguen y asuman el riesgo? No es razonable. Queremos contaminar poco como alquiladores de coches pero no por las bravas y asumiendo riesgos que no tienen razón de ser. El empresario vive con el riesgo pero no con tanto.

BC Baleares, ¿Cómo le afectan las leyes como las restricciones de circulación?

JLB Está recurrida y todos estamos diciendo lo mismo. Me reuní con la presidenta de Baleares con el Consejero de Turismo y Medio Ambiente y les explicamos que tenemos un problema, primero con el valor residual y luego con el abastecimiento. Sacaron una subvenciones de 5 millones de euros y se han quedado desiertas. ¿Dónde están las electrolineras en las que los coches de RAC se tienen que recargar? Y tienes otro problema, el tiempo de recarga.

BC ¿Cuáles son las demandas del rent a car ante la aparición de estos nuevos actores?

JLB Lo que pedimos es una legislación una ley de movilidad en la que todos compitamos con las mismas reglas. Lo que no puede ser es que si te defines como carsharing tengas unas reglas, si te defines como RAC



Pedimos una legislación para competir en igualdad

tengas otras, si eres renting flexible tengas otras y renting normal otras. Debe haber normativa única y si aparece algún nuevo competidor, bienvenido porque seguro que va a aportar cosas al sector, pero que cumpla lo mismo que cumplimos los demás.

BC ¿Qué ha pasado con la pegatina?

JLB Nos reunimos con tráfico y les decimos que no estamos de acuerdo con llevar pegatina porque con la matrícula ya se sabe todo. Si estamos en un mundo digitalizado, no puede ser que tengamos que poner post-it en los coches. No comprendo que para contaminar menos tenga que poner un trozo de plástico en el coche contaminante en sí mismo, cuando se puede hacer electrónicamente. No tiene sentido. Entre 5 y 7 euros por coche, 530.000 coches sale a 2,5 millones de euros que tiene que pagar el sector. ¿Por qué?

BC ¿Qué papel tiene la transformación digital en el rent a car?

JLB La digitalización ha hecho que se detecten cambios a nivel social. Ha cambiado el cliente, el comportamiento, dónde lo encuentras, también la experiencia de usuario que espera y tecnológicamente ha cambiado el coche. Al final mañana el coche te va

a hablar, hablamos a Siri o Alexa. ¿Qué ocurre cuando la gente se plantea decirle a Alexa que quiere alquilar un coche? Los asistentes virtuales están ahí.

BC ¿Qué pasa con el alquiler entre particulares?

JLB La respuesta es igual que con los demás, que cumplan las mismas normas. No puede ser que tenga que cumplir normas de seguridad, de contaminación... si competimos en las mismas condiciones lo único que conseguiremos será mejorar el sector. Ahí tienes un BlaBlaCar competidor de los alquileres de coches.

BC ¿Hay inquietud en el sector?

JLB Claro que hay inquietud. Lo que no quieren es que por llevar más tiempo salgan perjudicados. Hay que simplificarlo todo. Tiene que ser más sencillo y el alquiler sin conductor es una actividad. La movilidad en este país la crearon los RAC hace 40 años. Yo tuve la suerte de trabajar en una empresa que se llamaba ATESA, Autotransporte Turístico Español SA, el primer RAC del país, ahora es Enterprise. El INI la creó para transportar turistas en autobuses y después empezar a alquilar coches. Somos los pioneros de la movilidad. ¿Por eso vamos a demonizar a alguien que viene a aportar una innovación tecnológica? No, le aplaudimos porque lo que ha hecho es aprender y mejorar y dar un servicio. Somos inclusivos no exclusivos. Dentro de Feneval tenemos algunos carsharing y estamos abiertos a cualquier otra asociación de alquiler de vehículos que entienda que estar en Feneval es una ventaja competitiva. Porque a día de hoy lo es. 