



UN CAFÉ CON...

JUAN LUIS BARAHONA
 PRESIDENTE DE FENEVAL

RECUPERANDO EL TERRENO

Llegó al cargo en 2019 y ha afrontado al mando de la Federación de empresas de alquiler (Feneval) los momentos más difíciles para el sector con la pandemia. Hablamos con Juan Luis Barahona sobre cómo está recuperando el rent a car la situación prepandemia.

BC ¿Recupera terreno el rent a car frente a estos años?

JL Sin ninguna duda en cuanto a volumen de flotas, de hecho las compras ahora mismo son una parte muy importante de las compras de nuevos del sector del automóvil. Hemos vuelto a ser más protagonistas, que el año anterior, sin ninguna duda.

BC ¿Se está acercando a las cifras prepandemia?

JL Empiezan a acercarse, no creo que lleguemos a las cifras prepandemia hasta el año que viene. El sector todavía arrastra lo que sucedió el año anterior por la falta de coches. Se compraron coches usados, se importaron coches, con lo cual el rent a car aprendió un poco más sobre usados. Aún estamos en esa situación intermedia, pero ya empieza a normalizarse la situación productiva en los fabricantes. No va a ser hoy, será de cara al año que viene, cuando la normalización sea más grande. Preveo un mes de octubre complicado para el VO. Porque aparece oferta de coches tanto por parte de los fabricantes como los rentacares.

BC ¿Cuándo crees que se superen las cifras prepandemia?

El rent a car comienza a despertar del letargo provocado por la pandemia y la crisis de producción de los fabricantes. Analizamos con el presidente de Feneval la situación y el futuro del sector.

• ALICIA FERNÁNDEZ | afernandez@mpib.es

Probablemente el año que viene se superen cifras prepandemia

JL Probablemente al año que viene. También hay que decir que este año vamos a tener 85 millones de turistas. Es la previsión de las líneas aéreas, un crecimiento del 2 o del 3 por ciento en vuelos programados para el verano respecto a 2019. Un volumen de turistas del 3 o el 4 por ciento superiores. En el 2019 fueron 82 millones, ahora nos vamos a ir redondeando a 85 millones.

BC ¿Es la oferta de rent a car suficiente?

JL Si van a venir 85 millones y el año anterior vinieron 71, hablamos de un incremento enorme. Son muchos millones más. Pero también, las costumbres de los turistas probablemente hayan cambiado con la pandemia. Desconozco si se va a alquilar un coche cada el mismo ratio de turistas que teníamos antes de la pandemia. O hace falta que vengan más turistas

para alquilar un coche o van a alquilar el coche menos días. Puede haber habido un cambio de comportamiento en los turistas y vamos a ver cómo afecta a todo esto. Razonablemente va a haber bastantes más alquileres que el año pasado. Pero no sé en qué proporción.

BC ¿Y los precios?

JL A mí como patronal siempre me gusta decir que los precios se ajustan por la oferta y la demanda. En ese escenario parece que va a haber coches suficientes para atender la demanda, pero puede haber tensiones puntuales. Desconozco si va a haber precios más altos o más bajos, porque van a venir más turistas, pero también hay más coches y no sé cómo va a quedar. Y lo que sí está claro es que el mercado está más cerca de 2019 como conjunto de flota y llegada de turistas que del 2022.

BC ¿Cuál debería ser el porcentaje de matriculaciones de rent a car en un año normal?

JL En 2019 compramos 271.000 coches que significó el 19,6 por ciento o algo así. Es decir, entre el 19 y el 20 por ciento es la situación normal del rent a car porque el año anterior fue parecido y el año anterior pues un año el 18, otro es el 21, de-

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 Business 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.



La situación normal del renta car es entre el 19 y el 20 por ciento del total de matriculaciones. Lo ideal, alrededor del 20 por ciento de vehículos nuevos.



«Hay un incremento de precios porque ha habido incremento de costes laborales, de adquisición de los vehículos, costes de transporte, de reparación...»

pende del año. Por redondear, alrededor del 20 por ciento de las ventas de vehículos nuevos.

BC ¿Hay un porcentaje elevado de turistas internacionales que alquilan? ¿O el porcentaje es el mismo que el de los nacionales?

JL En verano el mix es parecido a los visitantes que tenemos con Gran Bretaña y Alemania, los principales mercados. Échale un vistazo a los datos de llegada de turistas y verás que se repite el patrón un año dentro de otro. Hay algún mercado emergente, no como China y tal, que también empieza a llegar. Hay temor, hay que a ver qué va a pasar con estos países. Las reservas son expectativas.

BC Pero las expectativas son buenas...

JL Las expectativas para el verano son buenas. Es un verano bueno también. Antes me hablabas de precios y yo creo que no habría que comentar que ha habido un incremento de costes laborales, de adquisición de los vehículos que han aumentado su precio en más de 3.000€ de costes de transporte, de reparación. En definitiva, de mano de obra. Pero, el sector ha trabajado y ha trabajado duro para tener los coches necesarios que permitan dar servicio a nuestros clientes. Y esperamos conseguirlo.

BC ¿Cómo van electrificándose las alquiladoras?

JL Nos encontramos con muchos problemas. El primero es que con esta red de puntos de recarga y con este sistema de información de los mismos, la experiencia que debe tener el turista o el usuario de renta car, no es buena. Por ejemplo, no existe un mapa de puntos de recarga unificado que nos diga la situación de los mismos, el coste por kWh y que permita planificar tu viaje con una cierta lógica. De hecho, cuando llegas allí a las plazas de alquiler, te puedes encontrar con que está ocupada por un vehículo que no es eléctrico y que por lo tanto no puedes cargar. Puedes encontrarte que el cargador no funciona y en muchos casos te vas a encontrar que obligatoriamente tienes

JUAN LUIS BARAHONA

que bajarte una app para conseguir que el cargador funcione.

Todo esto dificulta el acceso y hay múltiples apps, múltiples cargadores. No voy a entrar y ahí lo dejo en el estado de funcionamiento y el propio precio del kWh que en los cargadores es altamente elevado, puede ser dos tres veces el que pagas tú en tu casa. Y eso no sé hasta qué punto está favoreciendo todo este tema, entonces es más complicado.

Luego los coches son más caros. Además el Plan Moves nos obliga a tener el coche dos años. Con lo cual a nosotros se nos hace complicado el poder usar el plan Moves dos años. Porque eso dificulta el ciclo normal del del rent a car. Uno de los problemas que tuvimos el año pasado es que el Moves Flotas estaba pensado para trabajarse a nivel nacional y obligaba a operar a las empresas que se quisieran beneficiar del mismo en dos comunidades autónomas. Con lo cual todos los rentacares locales de Baleares y Canarias no pudieron beneficiarse de nuevas flotas.

BC ¿Tienen más problemas extras las alquiladoras con los eléctricos?

JL Sí. Y para colmo, un problema que tienen los coches eléctricos, igual que los móviles y otros bienes de este tipo, es el de la posible obsolescencia tecnológica. Entonces en los Buy Back aparece un riesgo que al propio fabricante le está costando manejar. Los precios de Buy Back son más caros. La financiación es más cara. Todo es más caro entonces. Tenemos muchas trabas a la electrificación.

Por otro lado, el cliente, que es el que manda, no está demandando los coches. No quiere pagar un poco más por tener un vehículo eléctrico y no quiere sufrimiento de buscar el punto de recarga, el famoso estrés por quedarme sin batería a la hora de conducir. Entonces no estamos alineando a todos los actores para que de verdad se produzca la electrificación del parque.

BC ¿Cómo un lavado de cara?

JL Como un lavado de cara político en muchos casos que no conduce a la solución. Y me remito a la ley que existe de cambio climático de Baleares, que fue copiada por Valencia. Le escribimos una car-



El Plan Moves nos obliga a tener el coche dos años, eso dificulta el ciclo normal del rent a car

ta a Ximo Puig porque nos obligaban a que el 9% de las compras de vehículos de alquiler en Valencia fueran eléctricos

Le preguntamos por qué era óptimo que el 9 por ciento de los de las compras de coches de rent a car tenían que ser eléctricos. Supongo que habrá un estudio, que nunca hemos visto. Parece que era un copia y pega de lo de Baleares. Y ahí están las cifras de matriculación, esto no ha hecho que matriculen más coches. Porque el problema que hay es que tenemos una antigüedad promedio del parque de 14 años. Y renovar el parque, vale dinero. A mí me gusta decir que el rent a car es como el bueno de la clase porque renueva la flota con mucha frecuencia cada seis meses, cada año y sin embargo las ayudas se las damos al que chatarra un coche de 14 años.

Me parece bien que se saque una norma, pero a mí me gustaría que cuando se

saque una norma se cuente qué objetivo pretende. Y al cabo de un tiempo razonable, volver a ver si esa norma ha conseguido el objetivo. Porque si no lo ha hecho, deberíamos cambiarla. Y lo he repetido muchas veces, porque el problema no es el cambio. El problema es la velocidad del cambio a la que esta sociedad nos lleva. Entonces, esto de que la legislación sea para siempre, pues lo veo complicado.

BC ¿Qué opina de las ZBE?

JL Las ZBE es una de las cosas más complicadas. Cuando me han preguntado siempre digo lo mismo: no estamos preparados. El motivo es simple. Una ciudad como Madrid, en un momento determinado prohíbe que los coches sin etiqueta no entren en la M30, el 35% de los coches que hay en España no pueden entrar en la M30. La contaminación va a peor y entonces ya decimos que no, que entonces la etiqueta B es la que no puede entrar en la M30. El 65% de los coches que circulan por España no pueden entrar en Madrid. ¿De verdad, económicamente queremos eso? ¿Y los repartos? Porque ahora mismo hay determinado tamaño de furgoneta que no tienen equivalente eléctrico. Si simplemente pones la norma y no estudias la realidad de tu parque, tienes un problema.

BC ¿La flota RAC ha envejecido?

JL Este año anterior sí, pero hemos iniciado de nuevo el camino al rejuvenecimiento de la misma, porque los fabricantes nos vuelven a ofertar más coches. 🇪🇸