

Tirada: **43.477**
 Difusión: **31.120**
 (O.J.D)
 Audiencia: **108.920**
 Ref: **7446055**

Cinco Días

Economico **Diaria**
Economía
2ª Edición **04/05/2016**

Superficie: **1.012 cm²**
 Ocupación: **89.79%**
 Valor: **10.281,26 €**
 Página: **8**



1 / 1

Las tecnológicas huelen negocio en el transporte alternativo

Las millonarias inversiones de Google, Alibaba o Rakuten en Uber, Lyft o Cabify reflejan el tirón de esta industria

MARIMAR JIMÉNEZ Madrid

El gigante japonés Rakuten anunciaba hace dos semanas su desembarco millonario en la compañía española Cabify, cada vez más popular por su servicio de transporte de pasajeros con chófer privado. La firma nipona lideraba una ronda de financiación de más de 100 millones de euros para hacerse con un tercio de la *startup*, el rival hispano de Uber, a la que valoró en unos 300 millones de euros. "Se trata de una valoración elevada, considerando su pequeño tamaño y penetración, pero refleja lo caliente que está la industria del transporte urbano, en la que se avecinan claramente muchísimos cambios", señala Enrique Dans, profesor del IE Business School y coautor del informe *Upgrading urban mobility: los retos de la movilidad urbana* junto a Gildo Seisdedos.

El movimiento de Rakuten no es un hecho aislado. Otros titanes tecnológicos como Google, Microsoft o Alibaba han echado también el ojo a esta industria. Huelen el negocio, y están invirtiendo fuertes sumas de dinero en los grandes actores internacionales actuales del transporte de viajeros: Uber, Lyft y la china Didi Kuaidi. Para Dans, los competidores locales tienen más bien poco que hacer, porque la partida se juega a otra escala. Y Cabify lo sabe. "Sabía que para competir en esta industria es preciso un alcance global, que los competidores locales no tienen más oportunidades que las de terminar siendo absorbidos, y que, por tanto, necesitaba socios de gran calado que posibilitasen un incremento de su escala a todos los niveles". De ahí, Rakuten. Y de ahí, su apuesta por expandirse con fuerza por Latinoamérica.

El coautor del informe citado destaca que la movilidad urbana está en un claro proceso de redefinición. En su opinión, el modelo de posesión de automóviles está entrando en una crisis completamente lógica, "porque cada día está más claro que no tiene ningún sentido

seguir adquiriendo automóviles que se deprecian casi un tercio en cuanto nos sentamos por primera vez en ellos, que tienen un coste desmesurado e inaceptable si consideramos factores como el combustible, el seguro, el aparcamiento o la amortización, y que infrautilizamos de manera brutal e ineficiente durante toda la vida del vehículo".

En este contexto, y según Dans, se está viviendo fuertes cambios en la propulsión de los vehículos hacia energías más limpias, hacia modelos de servicio en lugar de adquisición, hacia la adopción del *car-sharing*, *ride-sharing* o *car-pooling*, o hacia la llegada de los vehículos autónomos. "Los cambios son tan grandes, que vale la pena intentar posicionarse, porque es en las redefiniciones drásticas donde surgen las grandes oportunidades empresariales", dice.

Los gigantes tecnológicos parecen verlo claro y quieren su tajada en el transporte alternativo. Su interés y el de otros inversores han disparado las valoraciones de Uber, que supera ya los 70.000 millones de dólares, la de Lyft (5.500 millones de dólares), y la de Didi Kuaidi, unos 20.000 millones de dólares.

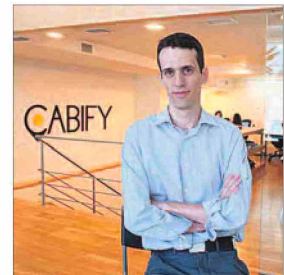
Para Dans, estas valoraciones elevadas tienen mucho sentido "si anticipamos que algunas -pocas- de estas compañías no van simplemente a crecer, sino a apropiarse del valor que anteriormente generaban otras. Si una parte muy significativa de usuarios deja de adquirir un vehículo para usar servicios de transporte y ahorrarse dinero, como ya empieza a ocurrir en ciudades como San Francisco o Nueva York, estamos hablando de una de las mayores oportunidades empresariales a nivel global que se han visto en muchos años", sostiene.

Según este experto, las apuestas de cada competidor están razonablemente claras, con excepción de Uber, que apuesta a múltiples negocios, como el de la logística. Esta compañía tiene modelos como Uber Pop en numerosas ciudades en las que utilizan conductores sin li-

culo para usar servicios de transporte y ahorrarse dinero, como ya empieza a ocurrir en ciudades como San Francisco o Nueva York, estamos hablando de una de las mayores oportunidades empresariales a nivel global que se han visto en muchos años", sostiene.



Coches y conductores de la empresa china Didi Kuaidi. REUTERS



A la izquierda, los cofundadores de Lyft, John Zimmers y Logan Green. A la derecha, Juan Ignacio García, director de Cabify España. Abajo, logo de Car2Go y aplicación de Uber en un móvil.



La movilidad urbana está en un claro proceso de redefinición y se podría estar ante una de las mayores oportunidades empresariales en muchos años, según los expertos

cencia, Uber X o Uber Black en otras en las que recurren a conductores con licencia VTC, servicios especiales que van desde *rickshaws* en Delhi a deportivos de gran lujo en Singapur, pasando por vehículos de tipo SUV, vehículos con dos conductores para recoger a conductores ebrios y sus coches. "También cuentan con un modelo interesante llamado Uber Pool, que viene a representar la evolución de las rutas compartidas de transporte urbano, un autobús que te transporta de puerta a puerta en trayectos compartidos y optimizados mediante la aplicación".

A por el coche autónomo

Uber también está investigando en vehículos autónomos (con Carnegie Mellon). Un terreno en el que Google lleva ventaja y donde están entrando otras grandes como Apple, Alibaba o el buscador chino Baidu. Ayer, Reuters también informó de que otro gigante de internet chino, Tencent, está fichando expertos en la materia para lanzar su propio coche autónomo. Concretamente, citaba que la firma había robado a Alphabet (Google) el diseñador Wolfram Luchner, y a Luca Delgrossi, director de I+D de conducción autónoma de Mercedes-Benz Norteamérica. También otros fichajes de alto perfil de Tesla Motors y de BMW.

Pero no solo los titanes tecnológicos están detrás de todos estos negocios nuevos. Como era de esperar, también las empresas de automoción, como Daimler, están claramente apostando por la innovación disruptiva mediante participaciones de referencia en compañías como Car2Go, MyTaxi o Moovel (movilidad multimodal, planificación de rutas mediante una *app* en la que se lleva a cabo el *ticketing*). "Otras, como BMW, abordan el tema de manera más modesta mediante su alianza con Sixt en DriveNow, o como Volkswagen, con Quicar. Salvo en el primero de los casos, el de Daimler, donde se aprecia una apuesta decidida por la disrupción, en el resto de los casos hablamos de planteamientos puramente exploratorios, tímidos y poco representativos", asegura Dans.

Pero otros también están moviendo ficha. En enero de 2016, General Motors decidió invertir 500 millones de dólares (434 millones de euros) en Lyft, el gran rival de Uber en EE UU, para desarrollar una red de coches autónomos y plantarle cara a Google, Tesla y Uber. Y Ford tiene un laboratorio en Silicon Valley donde analiza los cambios en los hábitos de conducción. Todo un reto para la industria del motor y toda una oportunidad para *startups* y gigantes tecnológicos.