

INPUT LA OPINIÓN

Transversal XAVIER FERRÀS

Decano facultad de
Empresa, UVic-UCC

Revolución en el automóvil



El automóvil parece estar llegando al final de su ciclo de vida tal como lo conocemos. A lo mejor, más de 100 años después de su nacimiento, haga honor real a su nombre y se convertirá en un verdadero "automóvil" (móvil autónomo). Porque todo indica que el nuevo paradigma de vehículo autoconducido va de veras.

En pocos años, usted se abonará a una compañía (la Uber del futuro) y programará sus necesidades de movilidad. Cada día, a primera hora, un vehículo sin conductor le pasará a buscar puntualmente por su casa. En su tarifa, decidirá si quiere ir solo (tarifa *premium*) o acompañado (*low cost*). Potentes algoritmos decidirán el camino para asegurar que llega puntual a su destino. El centro de control de su empresa de movilidad le asignará una ruta, como si se tratase de tráfico aéreo. Los atascos dejarán de existir, pues los programas de control los podrán anticipar y disolver. Dejaremos de ver semáforos en las calles, dado que los robots no necesitan interpretar visualmente luces verdes o rojas: bastará un bit activado por el centro de control (¿vemos semáforos en las pistas de despegue de aviones?). Despreocúpese de pinchazos. En caso de avería, otro vehículo de la flota será movilizado inmediatamente para recogerle y continuar cómodamente su trayecto (ya se encargará el sistema de mantenimiento corporativo de rescatar y reparar el antiguo). Si llega tarde a su destino, recibirá una bonificación. Y, a final de mes, recibirá una factura a domicilio, de consumo de movilidad según los kilómetros recorridos.

No se comprará un automóvil. Bastará con suscribirse a un servicio de movilidad. Progresivamente, dejaremos de ver vehículos propios en las calles, y cada vez

más veremos automóviles corporativos autoconducidos. Hasta el punto que, en unos años, sólo circularán estos últimos. Flotas de robotaxis serán los únicos coches que veremos en las carreteras. Cuando desee desplazarse, a través una app móvil comunicará su trayecto y, en unos minutos el robotaxi disponible más cercano le vendrá a recoger. Unas pocas grandes compañías con inmensas flotas, competirán en velocidad y calidad de servicio por el usuario. La desaparición del vehículo como instrumento de propiedad individual tendrá otras repercusiones: muchos menos vehículos a nivel agregado, con la descongestión que eso significa. De hecho, el coche personal suele ser un activo muy infrautilizado. Se anticipan importantes caídas de las ventas a medio plazo. Veremos flotas ultraoptimizadas informáticamente (en un nuevo ejemplo de la emergente economía colaborativa), y la liberación de inmensos espacios urbanos (¿se acabaron también los parkings!). Según McKinsey, varios trillones de metros cuadrados de aparcamiento se liberarán en EE.UU.

Los vehículos se parecerán a grandes ordenadores móviles, dotados de baterías eléctricas y completamente *softwareizados*. ¿Es el final del petróleo? La ola de disrupción puede llegar a las autoescuelas. ¿Desaparecerán los permisos de conducir, si los robots conducen por usted? ¿Será eso más seguro? Quizá. Al fin y al cabo un autómata no bebe alcohol ni lee e-mails mientras conduce. Además, sistemas redundantes (con superposición de radar, láser y ultrasonidos) garantizarán la seguridad en la conducción. Si algo no se podrán permitir los líderes del nuevo modelo será un fallo de seguridad. Cientos de millones de dólares de capital riesgo dependerán de ello. Los seguros cubrirán la compañía de servicios con garantías astronómicas en

caso de fallo informático. El modelo significará también un revulsivo para los sistemas de transporte público. ¿Serán necesarios? Probablemente se conviertan en una extensión a bajo coste de los servicios privados.

Uber está lanzando ya un proyecto piloto en Pittsburg, con vehículos sin conductor. Entramos en una era de eferescencia en un sector sólido y estable. Un sector que ha sido una gran escuela de *management*. Hoy las grandes marcas de automoción deben asegurar el control de dos factores clave para su competitividad: tecnologías de guiado automático y las nuevas interfaces digitales de usuario. Factores que dominan también nuevos entrantes como Tesla o Uber. El fin del automóvil como lo conocemos redefinirá el ecosistema de movilidad, (proveedores, cadenas de distribución de combustible, talleres auxiliares, aseguradoras y servicios de parking, entre otros).

Si pregunta a especialistas del sector, le dirán que esto es imposible. Precisamente porque son especialistas (*insiders*) del modelo actual. Las rupturas tecnológicas no son anticipadas con facilidad. Nadie imaginaba en 1980 la revolución de PC. Ni en 1990 la de internet. Ni en 2000 la de los smartphones. Y si cree que este radical cambio de paradigma no será aceptado espere a ver que a su vecino cada día le pasa a buscar un automóvil robotizado de última generación, ultraconfortable, con espacio de *business center* interno para que pueda revisar la prensa o sus e-mails mientras va al trabajo por una tarifa plana de 50 euros mensuales.

Tremos directos al nuevo modelo. El paso intermedio, el vehículo eléctrico propio, tiene una gran debilidad: ¿podría una ciudad como Barcelona recargar por las noches, simultáneamente, un parque de millones de automóviles propios enchufados en los garajes? No habría energía suficiente.

El modelo Uber puede significar al automóvil lo que el PC a la máquina de escribir, la fotografía digital al carrete fotográfico, el iPhone a la telefonía móvil o Amazon a las librerías. Actualmente, 19 empresas desarrollan proyectos estratégicos de autoconducción (la mayor parte de los grandes fabricantes actuales, pero también Uber, Google, Tesla o Baidu -el Google chino-). Nuestros nietos quizá se sorprendan y crean que era inaudito de que sus abuelos compraran automóviles de combustión y los guardaran en extraños habitáculos adyacentes a su casa. |



Futuro

¿Desaparecerán los permisos de conducir si los robots acaban conduciendo por usted? ¿Será eso más seguro? Quizás



OPINIÓN

Albert Barberá
La BioRegión de
Catalunya
P.5

José María Bové
Contabilidad
y corrupción
P.12

Ignasi Carreras
Personas
con otras
capacidades
P.13

Francesc Carbonell
Faltan
referencias
en la bolsa
P.14



Clase business
JL Martín

El tarifazo que frena a Macri

El Supremo tumba parcialmente la subida del gas y posterga la retirada de los subsidios a los servicios públicos



JULIO PANTOJA / EFE

Robert Mur
Buenos Aires



Una bomba de tiempo ha estallado en la Casa Rosada. El sistema de subsidios a los servicios públicos del kirchnerismo ha acabado infligiendo la mayor derrota política del presidente argentino, Mauricio Macri, en los ocho meses que lleva en el poder. La semana pasada el Tribunal Supremo anuló parcialmente el llamado *tarifazo* del gas, un aumento desproporcionado de este servicio básico que, más allá del inesperado coste económico para las arcas públicas, es una señal negativa y frena las ansiadas inversiones extranjeras al fomentar la sensación de inseguridad jurídica que el nuevo gobierno lucha por erradicar tras doce años de populismo.

La máxima instancia judicial del país falló que el ejecutivo tiene potestad –con algunas salvedades– de fijar el precio del gas pero que omitió convocar una audiencia pública para que los consumidores residenciales alegaran. Un trámite formal y obligatorio, según el Supremo, que el gobierno se saltó, y cuya próxima convocatoria ya está bajo la lupa.

La retirada de los subsidios al gas,

Los argentinos salieron a la calle en contra del tarifazo

DATO

1000%

Gas

Fue el aumento con que se encontraron los argentinos al abrir el sobre con la factura del gas en el mes de junio

la luz, el agua y el transporte público había sido anunciada por Macri en la campaña como parte de su propuesta para sanear el abultado déficit público. Durante el kirchnerismo los consumidores, sin distinción de clase, se acostumbraron a pagar montos irrisorios por los suministros gracias a las millonarias subvenciones estatales a las empresas de servicios. Facturas mensuales de luz o gas por importe de tres o cuatro euros al cambio eran la norma.

El gobierno anunció la retirada de los subsidios, a la vez que suprimía impuestos a los sectores agrícola y minero. En el caso del gas, la nueva tarifa entró en vigor en abril. Llegó el invierno y el consumo de calefacción subió. Dos meses después las facturas empezaron a llegar a las casas con incrementos superiores al 1.000% y ni siquiera gran parte de la clase media que votó a Macri entendió el castigo. El *tarifazo* provocó los primeros cacerolazos en las calles contra el macrismo y que un juez de primera instancia paralizara la medida. El Supremo ordenó recalcular las facturas a 31 de marzo, con un coste de unos 1.200 millones de euros para el estado.

En un país donde las campañas de ahorro energético brillaron y brillan por su ausencia, a muchos argentinos no les cayó bien la cruzada personal emprendida por Macri para justificar el *tarifazo*. El presidente se mostró muy abrigado y con bufanda en actos públicos cubiertos y llegó a pedir que apagasen la calefacción y que en sus casas los ciudadanos siguieran su ejemplo.

Tras la sentencia, el primer ministro, Marcos Peña, trató de dar la vuelta a la tortilla y envió un mensaje de tranquilidad a los mercados. “Es bueno que las instituciones funcionen”, declaró, intentado demostrar que el fallo del tribunal reforzaba la seguridad jurídica porque contribuye a clarificar la situación.

Pero la realidad es que “hoy se postergan todas las decisiones de inversión”, indica a *La Vanguardia* el economista Hernán Hirsch, director de FyEConsult. Aunque Hirsch reconoce que “si el gobierno lograra resolver bien el aumento tarifario tras la audiencia pública y consiguiera una mayor percepción de estabilidad en las reglas del juego, sería un logro importante”.

Por otra parte, el controvertido ministro de Energía y principal defensor del *tarifazo*, Juan José Aranguren –expresidente de Shell Argentina–, ha quedado tocado. Además, el Supremo tiene pendiente pronunciarse sobre el aumento de la luz, mientras que organizaciones de pymes ya han anunciado recursos de amparo porque el fallo sólo defiende a los usuarios residenciales, que representan un cuarto del consumo de gas del país.

Y la audiencia pública ya no será un camino de rosas. Convocada inicialmente para el 12 de septiembre, ha sido postergada cuatro días, después de que la oposición anunciara movilizaciones. Precisamente, entre el 12 y el 15 de septiembre el gobierno organiza en Buenos Aires una cumbre empresarial para atraer inversiones extranjeras que la Casa Rosada denomina “mini Davos”. Lo último que quiere Macri es dar mala imagen al exterior.

José María Bové Montero

Presidente de HLB
Bové Montero
y Asociados

Contabilidad y corrupción



La Federación Europea de Expertos Contables analiza cómo los gobiernos europeos y el sector público preparan la información financiera en “La contabilidad según el principio del devengo: un paso clave hacia unas mejores finanzas públicas”.

El principio del devengo es el pilar que soporta la veracidad de la información financiera y las Normas Internacionales de Contabilidad o IFRS lo consideran una garantía de transparencia en la información pública. Sin su aplicación, la información financiera de las empresas sería un caos, lo que acarrearía el incumplimiento de las obligaciones impositivas vinculadas al Impuesto sobre Sociedades.

Algo impensable en el sector privado es norma en el sector público español, donde rige el principio de caja. En este modelo los ingresos se reconocen en el periodo en el que se reciben y los gastos se contabilizan en el ejercicio en el que se pagan efectivamente (se reconocen gastos o ingresos sólo cuando el dinero cambia de mano). Un ayuntamiento

Excesos
La laxitud contable en el sector público deriva en un marco relajado que permite abusos bajo el amparo de la impunidad

que encargue un servicio en septiembre y cuya factura llegue en octubre, puede dejar la factura ‘en un cajón’ para encajarla en el presupuesto del siguiente ejercicio, sin que el cierre presupuestario refleje el gasto realizado.

En el sector privado, no contabilizar un compromiso de pago por un servicio realizado en un

ejercicio y traspasarlo al siguiente es un error imperdonable. Una excepción atribuible a un despiste o a un cúmulo de errores debidos a un sistema de control interno deficiente.

Pero en la esfera pública española, la praxis es otra. ¿Con qué consecuencias? Sin ir más lejos, en el debate televisivo entre los candidatos de los principales partidos en las últimas elecciones generales, Mariano Rajoy le espetó a Pedro Sánchez que cuando el PP alcanzó el poder tras la etapa de gobierno socialista, descubrió un déficit de 30.000 millones de euros en las cuentas públicas. Y las hemerotecas van llenas de déficit adicionales detectados por inspectores de la UE o facturas no contabilizadas en el sector sanitario para traspasar los gastos de un año.

Estos hechos no están tipificados en el Código Penal vigente, pero sí podrían estarlo si la manipulación contable se detectase en los estados financieros de una empresa, según reza su artículo 290.

La laxitud contable en el sector público deriva en un marco libre y relajado que permite excesos y abusos bajo el amparo de la impunidad. Además, la función pública ofrece ejemplos de corrupción y de errónea utilización de los caudales públicos.

Sin establecer un nexo de causa-efecto, creemos que la adopción en la contabilidad pública del principio del devengo ayudaría a los gobiernos en la toma de decisiones sostenibles a largo plazo y erradicaría malas prácticas.

=====

El gobierno anunció la retirada de los subsidios al suprimir impuestos a minería y agricultura