

Celering es la única compañía de 'car sharing' del mercado español orientada a empresas. Con capital 100% nacional y un presupuesto de un millón en esta fase de lanzamiento, esperan acabar el año con una cifra de negocio en torno al medio millón de euros. Acaban de firmar un acuerdo de colaboración con la inmobiliaria Realia para

llevar la movilidad sostenible a las empresas del Centro de Negocios Eisenhower. Su CEO y fundador, José María Campos, un experto en transporte y *smart cities*, sabe con certeza que el de la movilidad urbana, limpia e inteligente es un mercado al alza porque los niveles actuales de contaminación no son sostenibles.

Jose María Campos, fundador y CEO de Celering

“La automatización de la conducción abocará al sector a una revolución”

■ Nuria Díaz

— **¿Con qué objetivos nace Celering?**

— Nace con un objetivo claro: proveer a compañías y organizaciones, así como a sus empleados, de servicios de Smart Mobility (movilidad urbana inteligente), optimizando recursos (coste y tiempo) y reduciendo su impacto medioambiental (reducción de emisiones de CO₂). Estos servicios se traducen también en una mayor satisfacción de los trabajadores, que redundará también en su propio compromiso con la empresa.

— **¿En qué se diferencia Celering de otras compañías de carsharing que existen en el mercado español?**

— ¡Somos pioneros! Celering es la única compañía del sector con un enfoque claramente 'B2B'. Nuestro target es la empresa, de forma que comenzamos analizando su demanda de movilidad (incluyendo los trayectos, de casa al trabajo, de sus empleados) para proponer las opciones 'a la carta' que mejor se adapten a sus necesidades. El proceso es, por lo tanto, totalmente analítico, lo que nos permite tomar decisiones 'smart'.

El análisis -de las necesidades de movilidad de cada compañía- lo realizamos de forma gratuita y sin ningún tipo de compromiso para las empresas. El proceso es totalmente digital, lo que nos permite optimizar la toma de datos y su procesamiento. El proceso está basado en metodologías típicas de Smart-Cities y Smart-Government, y ha sido desarrollado íntegramente por Celering.

Por otro lado, implantamos también la 'movilidad bajo demanda', mediante 'minivans' compartidas por varios usuarios, para que los empleados puedan acceder a su trabajo de forma cómoda, segura, económica y libre de estrés. Funciona así: algoritmos de inteligencia artificial permiten la optimización de rutas -que se definen bajo demanda- en un modelo de pago por uso. ¡Es un servicio que aún no ha ofrecido ninguna compañía en España y que nosotros lanzaremos en abril de este año!

— **¿De dónde surge la inspiración para poner en marcha este proyecto?**

— En el MIT (Massachusetts Institute of Technology) de Boston. Varios compañeros graduados en dicha universidad comenzamos a idear la forma de integrar, de forma más inteligente, la tecnología en la movilidad. Surgen así varias ideas de empresas que hemos montado a ambos lados del Atlántico. Cada una ha tomado una orientación distinta, pero todas con un denominador común: la tecnología



“El público general proyecta la entrada del vehículo autónomo para dentro de 20 o 30 años. Cuando, paradójicamente... ¡Ya está aquí! Los japoneses pretenden capitalizar su lanzamiento masivo a nivel global en las Olimpiadas del próximo año”

— **¿Qué previsión de cifras económicas manejan para este año?**

— En nuestro modelo financiero hemos considerado 3 escenarios distintos, según la velocidad de respuesta del mercado a nuestros productos. Con seguridad, ninguno de los 3 se cumplirá al 100%, pero nos moveremos en los límites que nos marcan. Esperamos tener una cifra de negocio en torno a medio millón de euros a finales de este año.

— **¿Con qué clientes cuentan ya? ¿En qué parques empresariales están operando en estos momentos?**

— Estamos iniciando nuestra actividad con empresas de tamaño medio, muchas de ellas filiales españolas de multinacionales extranjeras. Trabajamos también con compañías pequeñas que demandan servicios de movilidad a un precio muy competitivo y totalmente 'variabili-

AL TIMÓN

José María Campos es ingeniero Superior Industrial por la Universidad de Navarra y MBA por el MIT (Instituto Tecnológico de Massachusetts). Experto en transporte y movilidad urbana, ha sido director de Smart Cities y de iniciativas estratégicas en Tecnalia, el mayor centro tecnológico privado del Sur de Europa y ha pertenecido a distintos comités

internacionales y ejecutivos de asesoramiento a Naciones Unidas, la Comisión Europea y la Agencia Internacional de la Energía para el desarrollo de planes estratégicos y de I+D y su posterior implementación. También ha participado como asesor en distintos proyectos internacionales de desarrollo de Ciudad Inteligente para la CE, gobiernos extranjeros,

organismos multilaterales o empresas privadas. Además, ha ostentado puestos de dirección en distintas empresas del sector de transporte ferroviario y por carretera. En sus pocos ratos libres le gusta practicar deporte porque, asegura, "me aporta mucha estabilidad y me permite ganar fortaleza para aguantar el ritmo de trabajo que llevamos"

zado' (pago por uso). Otras empresas buscan en nuestros vehículos la posibilidad de entrar a Madrid sin restricciones. Nuestros vehículos son todos 'ECO' (en concreto, híbridos de gas natural comprimido) y tienen libre acceso a la almendra central de la ciudad. En cuanto a parques empresariales, estamos en las zonas Norte, Oeste y Este de Madrid, en centros de trabajo y zonas con alta concentración de edificios de oficinas, como por ejemplo: MiniPark, Centro de Negocios

Eisenhower, calle Basauri o edificio MBOne. ¡Y pronto estaremos también en el Parque Empresarial San Fernando!

— **¿Cómo y cuándo cree que el coche autónomo se introducirá en las ciudades?**

— El vehículo autónomo ha llegado ya a muchas ciudades del mundo. En China o Estados Unidos hay vehículos autónomos circulando comercialmente por las calles. Por normativa legal, deben disponer de un con-

ductor humano al volante que, por lo general, no actúa sobre el vehículo (se conoce como un 'nivel 4' de autonomía). ¡Ya existen incluso autobuses autónomos circulando!

Lo más curioso de todo es que el público general proyecta la entrada del vehículo autónomo para dentro de 20 ó 30 años. Cuando, paradójicamente... ¡Ya está aquí! Los japoneses pretenden capitalizar su lanzamiento masivo a nivel global en las Olimpiadas del próximo año, y demostrar, así, al mundo que son los líderes globales en robotización y automatización de procesos (lo cual es verdad, no me caben ninguna duda). Y una cosa caracteriza a los japoneses por encima de cualquier otra cultura: su fiabilidad -'zuverlässigkeit' en alemán, 'reliability' en inglés, porque el término en español no tiene la contundencia del alemán o el inglés. Por poner un ejemplo gráfico de lo que supondrá la irrupción del coche autónomo... ¡La automatización de la conducción abocará al sector a una revolución que quizá podríamos equiparar a la reconversión industrial que España vivió tras la Transición!

— **¿Cuál es el principal reto en materia de movilidad en las grandes urbes europeas?**

— Sin duda, la reducción de emisiones asociadas al sector del transporte, que es el único sector económico de la Unión Europea que no sólo no las reduce, sino que las ha incrementado notablemente en los últimos 10-15 años. Aún tratándose de un sector 'difuso' en terminología del Protocolo de Kyoto, no se justifica un resultado tan pobre. La intervención administrativa, como responsable subsidiario en un sector como éste, es natural y obvia (me estoy refiriendo a los protocolos de contaminación que las grandes urbes globales están implementando, entre ellas Madrid). Algo que sabemos a ciencia cierta es que Madrid es una de las ciudades más contaminadas de Europa Occidental. Y otra certeza: los niveles actuales de contaminación no son sostenibles.

“El principal reto en materia de movilidad en las grandes urbes es la reducción de emisiones asociadas al sector del transporte, que es el único sector económico de la UE que no sólo no las reduce, sino que las ha incrementado notablemente”

— **¿Hay espacio para tantas empresas de carsharing, motorsharing, bicis, patinetes...?**

— España ha tenido muy poco recorrido, aún, en el campo de la economía colaborativa para movilidad... ¡Aunque su desembarco en Madrid ha sido un rotundo éxito! Los índices de ocupación que manejan empresas de carsharing en su modalidad 'free-float' son de los más altos del mundo. En el conjunto del país, por contra, estamos muy lejos de países como Suiza o Alemania, auténticos pioneros y líderes europeos en esta actividad económica. Para que te hagas una idea... ¡La penetración del carsharing en Suiza es por ejemplo unas 20 veces mayor que la que hay en España!

— **¿Contemplan proyectos para fuera de España?**

— Este año queremos desarrollar toda la gama de productos en Madrid, en la que el carsharing es uno más de ellos. Una vez hayamos lanzado todos nuestros productos y los tengamos en el mercado, nos plantearíamos crecer fuera. ¡Pasito a pasito!