

# Conectando con sus futuros modelos empresariales digitales

## Los vehículos del presente están cambiando el negocio del futuro

La velocidad del espectacular cambio tecnológico del sector de la automoción ha sido extraordinaria y sigue en aumento, afectando a sus modelos empresariales según los conocemos en la actualidad.

Antes, un vehículo entraba en el taller y empezaba el “proceso de reparación”, tanto para efectuar una puesta a punto programada como para realizar el diagnóstico de averías que conllevaran la sustitución de alguna pieza para devolver el vehículo a la carretera.

Uno de los cambios más fundamentales de nuestro sector proviene de la capacidad actual de comunicarse con el vehículo de forma remota. Con el accesorio obligatorio de los sistemas de llamada de emergencia eCall que establecen la base de la comunicación “telemática” con el vehículo, junto con los sistemas automatizados y, en última instancia, los vehículos autónomos, se prevé que casi todos los automóviles y camiones nuevos incluirán capacidades telemáticas en los próximos cinco años. Por tanto, el potencial está tanto en el parque móvil existente basado en transmisión inalámbrica de los datos del vehículo a través de “llaves OBD enchufadas”, como en el nuevo tipo de automóviles autorizados que utilizan sistemas telemáticos directos integrados en el vehículo.

Esto cambiará la forma en que se efectúa el “proceso de reparación” y, con ello, también cambiarán los modelos del sector del mercado secundario actual. En lugar de esperar a que el vehículo llegue al taller, la capacidad de supervisar remotamente el vehículo y de predecir los requisitos de puesta a punto y piezas antes de la llegada al taller es lo que crea la ventaja competitiva.

Sin embargo, para ser competitivos, estos nuevos “servicios remotos” requieren que parte de la aplicación vaya integrada directa-

mente al vehículo para permitir el acceso directo en tiempo real a los datos del vehículo, necesario para la ejecución de algunas de las aplicaciones más “ávidas de datos y críticas en cuanto al tiempo”, como los “pronósticos”, aunque también para garantizar que estos servicios predictivos se puedan ofrecer directamente al conductor del vehículo a través de la pantalla integrada en el vehículo (el nuevo “escaparate” de los servicios remotos) cuando se necesiten estos servicios.

## El porqué de la necesidad del acceso remoto

Con la creciente magnitud de los “automóviles conectados”, este acceso remoto cada vez es más importante para el mercado secundario independiente de la automoción. El acceso remoto no solo respaldará mejores formas de llevar a cabo las tareas actuales del taller e incrementará la eficiencia de la entrega de las piezas, sino que también permitirá el desarrollo de nuevos servicios como, por ejemplo, el seguimiento preciso de los componentes y de los patrones de conducción (con el consentimiento del conductor), lo que permitirá una oferta de servicios personalizados tanto para los consumidores como para los clientes corporativos que deban satisfacer los requisitos de su negocio con arreglo a una filosofía determinada de gestión de la flota, seguros y redes de reparación.

Evidentemente, los datos generados por el vehículo durante la conducción (en términos técnicos: “datos generados por la máquina”), además de poder ayudar en el análisis de la correcta funcionalidad del vehículo, también resultarán valiosos para otros servicios de “transacciones digitales” con otros proveedores de servicios como proveedores de información técnica, empresas de diagnóstico u organizaciones desglosadas, entre muchos otros. Esta es la nueva economía digital, que supone una nueva oportunidad para nuevos modelos de negocio en el mercado secundario. El automóvil se convertirá en el “centro de conveniencia” para su propietario. Y los innovadores vínculos entre el uso del vehículo y las “opciones de estilo de vida” de sus conductores crearán modelos de negocio completamente nuevos basados en los requisitos de movilidad del individuo.

## ¿Legalmente suyos?

Mucha gente cree que el conductor del vehículo posee los datos, pero la doctrina legal actual de la UE es que estos “datos generados por la máquina” existen simplemente, como la temperatura del aire, que es un valor, pero que no pertenece a nadie. Del mismo modo, si los datos del vehículo se utilizan para prestar un servicio y se pueden relacionar con una persona real, entonces el proveedor del servicio debe asegurarse (naturalmente) de realizar





un uso, almacenamiento y manipulación correctos de cualquier dato que pudiera considerarse “dato personal” para cumplir con los requisitos reglamentarios.

El hecho de que los datos del interior del vehículo generados por la máquina y los sensores no pertenezcan a nadie no evita que realmente alguien pueda capturar dichos datos; y aquí es donde viene el problema. Los fabricantes de vehículos han diseñado sus sistemas telemáticos del interior del vehículo de forma cerrada, concediéndose a sí mismos un acceso rápido y privilegiado a los datos del mismo. A parte, tienen la capacidad de estar en contacto directo con el conductor, ahora que el cuadro de mandos se ha convertido en el nuevo escaparate para estos nuevos servicios. Hoy, el proceso de reparación empieza en el vehículo, puesto que las capacidades de diagnóstico y predicción se han trasladado a dicho vehículo. La reparación “se ha digitalizado” y, lo que es más grave, presenta al fabricante del vehículo como un competidor importante y privilegiado en el mercado secundario. La cuestión fundamental es que quien controle el acceso al vehículo, sus datos, recursos (con la subsiguiente capacidad de supervisar el vehículo y las partes que puedan necesitarse) y la comunicación con el conductor será quien controle el mercado.

### **¿Qué ofrecen los fabricantes de vehículos?**

Aunque los fabricantes de vehículos se benefician de sus sistemas telemáticos del interior del vehículo completamente desarrollados, algunos de ellos han empezado a ofrecer un sistema aparte para otros proveedores de servicios. Este sería el concepto de “vehículo extendido”, según el cual los datos del vehículo se envían primero al propio servidor del fabricante y solo entonces se ponen a disposición de proveedores de servicios terceros. El vehículo extendido ha cambiado su nombre por el de “Concepto NEVADA”, aunque no por ello es más competitivo, porque el único acceso a los datos por este servidor denominado “neutral” sigue pasando por el segundo plano o back-end del “vehículo extendido”.

Hoy en día tenemos un acceso independiente al vehículo y sus datos a través del conector OBD estandarizado, que establece el principio básico de acceso directo al vehículo para dar soporte a los empresarios independientes. Sin embargo, con la creciente introducción de sistemas telemáticos cerrados en el interior del vehículo, esto significa que, como operadores del mercado independiente, pasaríamos a depender de nuestros competidores. Tendríamos que basarnos en los servidores de los fabricantes de vehículos, en cuyo caso solo tendríamos acceso a un conjunto (restringido) de datos definidos por el fabricante del vehículo, limitando así la innovación y los servicios que podríamos ofrecer.

Además, el vehículo extendido proporciona a los fabricantes de vehículos la capacidad fundamental de supervisar y perfilar las actividades de servicio de nuestras empresas, obteniendo de esta forma información sobre nuestros modelos empresariales.

### **Primeros ejemplos de “vehículo extendido”: la publicidad recibe un golpe de realidad**

Las primeras comprobaciones prácticas de la puesta en marcha de un modelo de vehículo extendido demostraron hasta qué punto difieren el anuncio de un “intercambio justo de datos” y la realidad. La calidad de los datos que se ofrecen es deficiente; desde los varios miles de puntos de datos disponibles hoy en día hasta, por ejemplo, los fabricantes de equipos de pruebas, solo se ha dado acceso a ochenta puntos de “información” (a menudo, no datos) a través del servidor del vehículo extendido. Gran parte de la información es del tipo que ya está disponible para el conductor cuando se encuentra dentro del vehículo o alrededor del mismo (p. ej., ¿está cerrada la puerta?) o se muestra en el cuadro de mandos. La información resultó ser muy limitada en comparación con los datos que son realmente necesarios para la creación de servicios competitivos en el mercado secundario de la automoción.

Aunque esta información proporcionada a través del vehículo extendido resultara útil para los proveedores de servicios independientes, el proceso de registro es muy tedioso: para obtener algo de información, el proveedor de servicios debe describir su modelo de negocio (incluidos los datos necesarios y que, para darlos, es necesario el consentimiento del conductor) al fabricante del vehículo y confirmar los datos de su cliente. Esto pone de manifiesto claramente que el vehículo extendido presenta varias deficiencias y que no se trata de una solución factible para el mercado secundario.

Además, engancharse a los mercados de empresa a empresa (B2B) de terceros (también denominados “servidores neutros”) por detrás del servidor del fabricante del vehículo, no soluciona los errores del sistema básico lo que limita los beneficios para el mercado secundario a la vez que introduce costes, latencias y condiciones contractuales adicionales.

### **¿Qué sugiere el mercado secundario independiente?**

Una amplia gama de asociaciones del sector del mercado secundario europeo, junto con el sector europeo de las aseguradoras y empresas de alquileres y arrendamiento, han defendido la creación de una plataforma telemática en el vehículo, interoperativa,



segura y estandarizada (OTP, su abreviatura en inglés), según la sugerencia del Parlamento Europeo. De esta forma, se brinda la oportunidad de desarrollar aplicaciones independientes, cuyo factor más importante, sea su implementación de forma segura y protegida, (pero directamente en el vehículo en concreto), con la capacidad de mostrar estos servicios al conductor simultáneamente. Basándose en esta posibilidad de comunicación directa con su cliente, este puede autorizar la implementación de las aplicaciones de los servicios ofrecidos seleccionándolos y revisándolos en la pantalla del vehículo y pulsando el icono “sí” para confirmar su consentimiento.

### ¿Cuáles son las perspectivas de esta OTP?

Gracias al trabajo de asociaciones europeas como FIGIEFA y sus socios, las instituciones europeas cada vez son más conscientes de “que hay que hacer algo” en relación con el acceso a los datos del vehículo. La Comisión Europea creó un foro a finales de 2014 para evaluar la forma de abordar el acceso remoto al “vehículo, sus datos y sus recursos” y analizar cómo podría implementarse la ordenanza de la legislación sobre eCall en el caso de una “OTP”.

Un asesor externo denominado TRL evaluó posteriormente las distintas soluciones técnicas posibles remitidas por las partes interesadas del foro. El informe de TRL concluyó el verano de 2017 que, aunque el concepto de vehículo extendido proporcionaba la solución más rápida y con el menor coste, era la peor solución en relación con el cumplimiento de los cinco principios rectores acordados por el foro y, en particular, con la “competencia sin distorsión”. En cambio, la OTP era la única solución que cumplía estos cinco principios rectores acordados. El informe de TRL también, hacía hincapié en que no solo existen soluciones técnicas para abordar la seguridad, la protección y la privacidad, sino que los beneficios aportados por esta plataforma de aplicaciones de a bordo compensan significativamente los costes de su implementación. Además, mencionaba que esta plataforma podría elaborarse legalmente en cinco años, puesto que ya existen los primeros ejemplos de plataformas de aplicaciones de a bordo de algunos fabricantes de vehículos (p. ej.: Toyota, GM y JLR), aunque todavía no están estandarizadas ni abiertas a los proveedores de servicios independientes de la competencia.

### ¿Y qué es lo próximo?

Todo el asunto del acceso al vehículo, sus datos y recursos supone una situación polifacética y dinámica, tanto desde el punto de vista técnico como político.

Hoy en día tenemos un acceso directo al vehículo y sus datos a

través del conector OBD estandarizado, que establece el principio básico de “acceso directo al vehículo para acceder a dicho vehículo y a sus datos”. Sin embargo, la base de ser capaz de acceder a los datos necesarios a través del puerto OBD se ve seriamente amenazada de cierre por los fabricantes de vehículos, puesto que la legislación en vigor solo exige los datos relacionados con las emisiones. La introducción de mayores niveles de seguridad y protección en el vehículo también puede conllevar el requisito del uso de un procedimiento de certificado electrónico para permitir el acceso al vehículo y a sus datos. Este ya es un requisito para algunos modelos de vehículos nuevos que entran en el mercado.



FIGIEFA y sus organizaciones socias actúan en Bruselas para obtener un proceso independiente y apoyado jurídicamente para definir y controlar el uso de los certificados, pero existe un peligro muy real de que al mercado secundario se le siga denegando el acceso “justo y sin distorsiones” al vehículo y a sus datos y funciones, salvo que exista un control legislativo de este proceso de certificación.

### El camino que debemos seguir

Durante un periodo provisional, tendremos que depender de la comunicación con el vehículo a través del conector OBD y encontrar soluciones en los mercados de empresa a empresa (B2B) de terceros, como el concepto NEVADA. Sin embargo, si el mercado secundario independiente todavía desea tener un futuro independiente donde pueda innovar y competir en igualdad de condiciones, no existen rodeos a la legislación. Además, las conversaciones bilaterales durante más de un año entre fabricantes de vehículos y primeros proveedores de equipos, en nuestra opinión, no han dado pie a ningún avance en términos de liberación de los datos por parte de los fabricantes de vehículos.

La solución debe basarse en una legislación sólida y detallada que defina la capacidad de un acceso directo, seguro y protegido al



vehículo y a sus datos y funciones a través de una plataforma de aplicaciones de a bordo. A medio y largo plazo, solo esta solución podrá ayudar verdaderamente al mercado secundario independiente a implementar sus aplicaciones del interior del vehículo con un acceso directo a las redes, datos y recursos del vehículo, pero el trabajo en esta solución debe empezar lo antes posible, puesto que las nuevas tecnologías y servicios de los vehículos continúan evolucionando más rápido que nunca.

Debemos concentrarnos en una legislación que proporcione la base para implementar y acceder a esta solución; no tiene sentido intentar arreglar legalmente soluciones "provisionales", porque solo supondría una pérdida de tiempo y una distracción del enfoque en la solución necesaria de plataforma de aplicaciones de a bordo.

Dados estos antecedentes en el reto del acceso remoto al vehículo, FIGIEFA cada vez se muestra más activa en el fomento de su nueva campaña "El acceso directo, conduce al progreso" ([www.direct-access.eu](http://www.direct-access.eu)), con el objetivo de asegurar la continuidad de la competencia sin distorsiones en la nueva era de los servicios digitales. FIGIEFA trabaja activamente para lograr la solución derivada de la legislación sobre eCall proponiendo una plataforma "interoperativa, estandarizada, segura y de acceso abierto" en el vehículo, que ahora también cuenta con el apoyo del informe de TRL.



**Neil Pattemore**  
Technical Director Figiefa



**Por tanto, para sus propios futuros modelos empresariales, le invitamos a que apoye el trabajo y las campañas de FIGIEFA para los responsables de la toma de decisiones, tanto directamente ante sus legisladores locales como a través de su apoyo de ADI y FIGIEFA a nivel Europeo.**

**We need fair digitalisation chances for our industry.**

That means access to the fresh and full data in the vehicle, so that we can continue to offer competitive and innovative services.



**Sylvia Gotzen**  
Chief Executive Officer at FIGIEFA

