



# SOLOMOTO.es



GP de las Américas



■ Márquez, 1º ■ Lorenzo, 2º ■ Rossi, K.O. ■ Victoria de Rins en Moto2

## No le vieron el pelo

### PRUEBAS

BMW F 800 GS, SWM RS650R, Harley-Davidson Iron 883

### ENTREVISTA

César Rojo, presidente de Anesdor



PRUEBA KTM 690 Duke R

### SOLOMOTO weekend

Este fin de semana tienes una cita en Barcelona

### Off Road

X-TRIAL DE LAS NACIONES

Raga y Bustos, geniales

### DAKAR

Entrevista a Nandu Jubany



Motorland Davies se lleva las dos carreras. Forés, 4º. Torres, 5º

# “Para 2016 esperamos un crecimiento de dos dígitos, entre el 17 y el 18 %”



A pesar de lo que diga su apellido, César Rojo, como director general de KTM, es naranja, 'orange'. Sin embargo, el nuevo presidente de Anesdor se nos presenta en esta ocasión como marca blanca, ausente de colores, para defender los intereses comunes del mundo de la motocicleta. Tarea no fácil, que sin duda consiguió Juan Carlos Andrés, su predecesor. Es uno de los retos en su mandato, él lo sabe y se presta al camuflaje.

Es obligado reconocer la trayectoria profesional de César Rojo, lo ha sido todo en el mundo de la moto: piloto de fábrica, ingeniero, director de ventas de marketing, director general... Por si no fuera suficiente en el terreno deportivo, dirigió los equipos que llevaron a la victoria a pilotos como Nieto, Tormo, Crivillé, Aspar, Champi, Casas, Pibernat ("Sobre todo no te olvides de Tormo", fueron sus palabras por teléfono apenas media hora después de concluir la entrevista). La lista sigue, también dirigió el equi-

po de MX de Derbi y fue seleccionador nacional de enduro. El reconocimiento, que no oculta la admiración, no hace más que describir una de las carreras profesionales más completas y dilatadas en el sector de las dos ruedas.

## Análisis de mercado

La primera pregunta es obligada, valoración de 2015. "El crecimiento en 2015 ha sido de un 18,5 % y nos indica una clara recuperación. Prevemos una nueva mejora para 2016



El crecimiento del 1º trimestre es de un 16,2 %. La curva se equipara en marzo por el efecto Semana Santa.

también de dos dígitos, entre un 17/18 %. Nos queda mucho camino por recorrer. No creo que lleguemos a las míticas cifras de antes de la crisis de casi 300.000 motos, no sería realista. Sí hay que aspirar a que dentro de unos años podamos normalizar el mercado y superar las 200.000 unidades".

**Al igual que ocurre en otros sectores, por ejemplo en los medios de comunicación, ¿puede haber una guerra de cifras entre las marcas para adjudicarse el liderazgo?**

No lo creo, yo por lo menos no lo he detectado. Quizás en otro momento, aunque cada uno tiene que defender sus intereses, creo que hay buen ambiente en el sector. Juan Carlos Andrés (Suzuki) contribuyó mucho a ello.

**Qué medidas piensa aplicar desde Anesdor para conseguir estos objetivos.**

En mi mandato buscaré mejorar la relación con la Administración, en busca de modificaciones fiscales, pues la moto en España tiene una presión fiscal mayor que en el resto de Europa.

También tenemos que intentar simplificar el permiso de conducir. Hay que buscar un sistema más homogéneo y que de alguna manera sea más progresivo. Para los futuros motoristas es entender el sistema de carnets, su tipología. Debemos buscar los modelos que aplican en Francia, Italia y Alemania.

## Objetivos Anesdor

"Uno de mis objetivos es que no se note el color de mi marca en la presidencia de Anesdor.

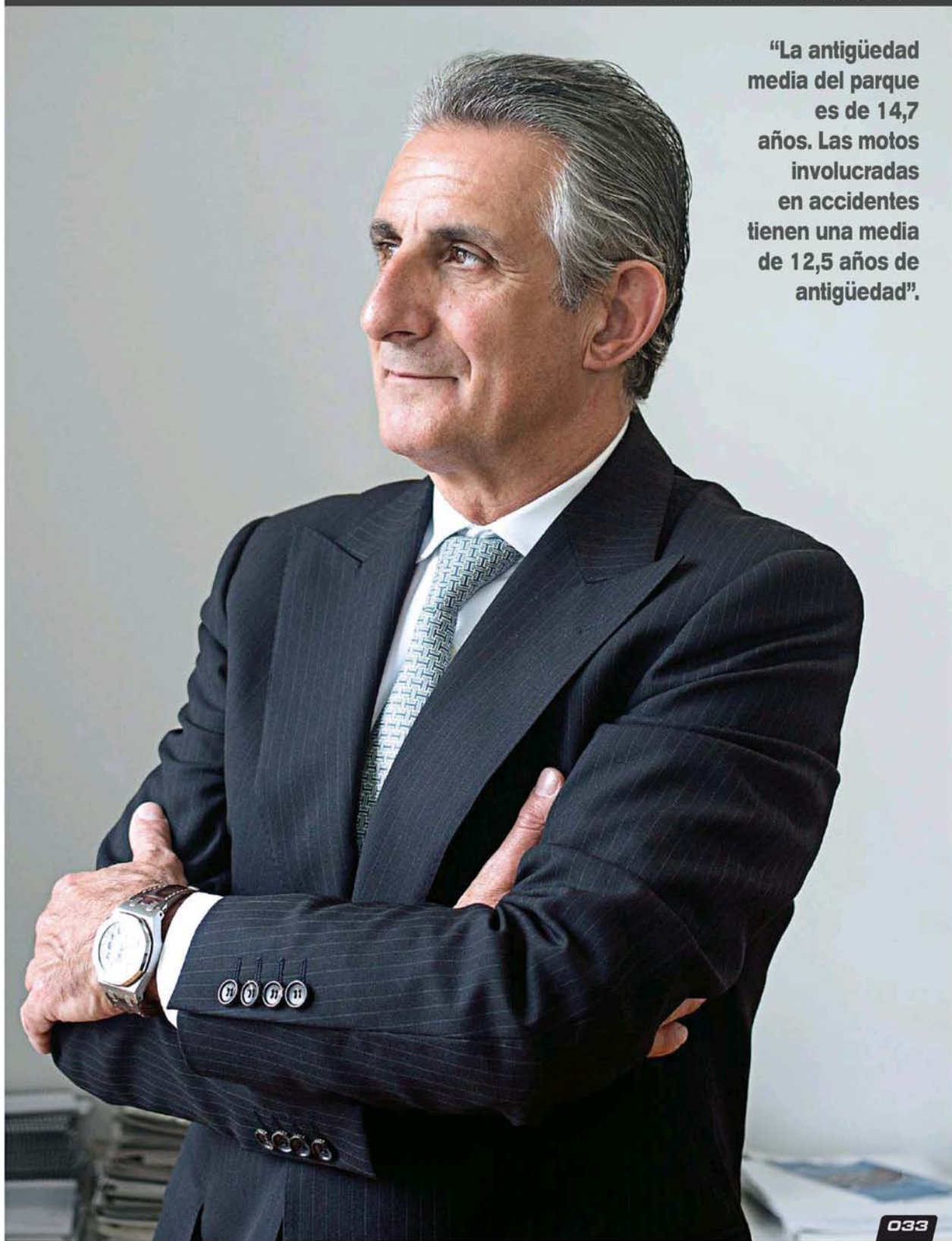
Prendemos contar con todos los fabricantes dentro de la asociación. Con las últimas incorporaciones ya tenemos al 90 % de las marcas. Además estamos incorporados a la industria auxiliar (after market). Nombres como Shad o J. Juan ya llevan un tiempo en el seno de Anesdor. Pensemos que muchos componentes están hechos aquí para todo el mundo. Equipos de frenos, discos, anclajes, baúles, todo esto se está fabricando en nuestro país.

Pero no solo es la industria. Por ejemplo, nunca habíamos tenido tantas presentaciones de producto como ahora, presentaciones nacionales, internacionales. Esto genera conocimiento del país, alojamientos, comidas. Una presentación a escala mundial puede mover 200.000 € que se quedan aquí. A esto hay que añadir la cantidad de equipos de competición que tienen la sede en nuestro país.

También estamos haciendo muchas homologaciones de producto, en el INTA o en el Idiada. La boca oreja interno de una marca a otra ha hecho que vinieran a España. Triumph y KTM tienen una nave a 500 m del Idiada. ¿Cómo puedes



**“La antigüedad media del parque es de 14,7 años. Las motos involucradas en accidentes tienen una media de 12,5 años de antigüedad”.**





**“No creo que llegemos a las míticas cifras de antes de la crisis de casi 300.000 motos, no sería realista. Sí hay que aspirar a que dentro de unos años podamos normalizar el mercado y superar las 200.000 unidades”.**

*probar una moto de gran turismo a alta velocidad con maletas?, no puedes hacerlo en carretera, necesitas una instalación como esta. Cada marca tiene cinco tíos fijos”.*

### **La moto y la seguridad vial**

*“Las marcas estamos trabajando en buscar sistemas cada día más seguros basados en la tecnología, como el ABS, el CBS, iluminación por leds, que contribuyen a la seguridad pasiva”.*

**La antigüedad es uno de los temas que preocupa al sector.**

La antigüedad media del parque es de 14,7 años. Esto tiene dos problemas graves: 1. Seguridad, las motos viejas no llevan todos los avances actuales, ABS, CBS, y esto afecta a la siniestralidad. Las motos involucradas en estos accidentes tenían una media de 12,5 años de antigüedad. Eso quiere decir que el ABS no existía. Por eso queremos mejorar la fiscalidad para que ayude a la compra de vehículos más modernos, más seguros.

En 2015 ha habido un incremento de las víctimas, esto no tiene discusión, y es un dato que nos preocupa. Por otro lado, en los últimos 8 años, el número de víctimas ha bajado un 78 %, además el número de víctimas por cada 10.000 motos ha disminuido. Desde 2013 ha habido un aumento significativo del parque de motos, y el número de víctimas en proporción ha disminuido. Al incremento del parque de motos hay que añadir que los desplazamientos han aumentado un 4 % de media, datos de la DGT.

**¿Los motoristas saben lo que hace Anesdor?**

El público en general desconoce muchas de las cosas que estamos haciendo. Es importante que ganemos visibilidad, que nos conozcan. La opinión pública debe saber que como asociación buscamos el beneficio de la industria y del sector. No vendemos la moto, y punto (nunca mejor dicho), sino que de alguna manera buscamos que después está moto la puedan disfrutar, la puedan conducir, que tengan una buena formación.

### **La moto y la movilidad urbana**

*“La moto ocupa más o menos la tercera parte de espacio que un vehículo de cuatro ruedas. El índice de ocupación es siempre superior al 50 %. Al reducir el tiempo de desplazamiento y consumir menos, también contamina menos. Aproximadamente el 50 % menos que un turismo”.*





En el equipo de MX de Derbi, con Toni Elias padre.



Temporada 1988: César Rojo, acompañado de 'Champi' Herreros y Jorge Martínez 'Aspar'.

## “En mi mandato buscaré mejorar la relación con la Administración, en busca modificaciones fiscales, pues la moto en España tiene una presión fiscal mayor que en el resto de Europa”

### Con el resto de los medios de transporte se muestra conciliador.

No digo coche, porque una de las cosas que me he planteado es no atacar otros sectores. Creo que hay camino para la bicicleta, para el peatón, para la moto eléctrica, para la moto normal, para el coche. Se tiene que convivir. La movilidad con un solo medio no es posible. No hay que crucificar, ni estigmatizar al resto por defender la moto.

### Se muestra orgulloso de la pequeña victoria ganada en Madrid.

Se ha conseguido que la moto quede excluida de las prohibiciones en episodios de alta contaminación porque han analizado los números. La moto representa el 9 % del tráfico, pero solo contamina el 2 % del CO<sub>2</sub> que está tan de moda.

En Barcelona se hacen cada día 350.000 desplazamientos en moto, y en toda España más de cinco millones.

### Sensibilidad de los nuevos partidos con el tema de la moto. ¿Solo se puede hablar con ellos de motos eléctricas?

Entre una moto eléctrica y dos litros a los cien de un scooter hay poca diferencia a todos los niveles de sostenibilidad. Nadie dice lo que cuesta generar la electricidad, el coste del vehículo, el recambio. La moto eléctrica políticamente queda mejor, pero tiene que haber espacio para todo (N. del R.: Nos lo dice alguien que tiene una enduro que funciona con pilas, no pregunten la marca, en este caso no es blanca).

## CONVERSACIONES CON UN INGENIERO (Lo que las palabras no cuentan)



César Rojo es ingeniero y ejerce de ello. Cualquier conversación con él está preñada de referencias técnicas (*“¿Has visto este mecanismo del selector cubierto de bronce?”*). Se agradece esta visión, en un entorno donde cada vez más los directivos vienen del área de marketing. Con todo respeto, pero algunos piensan que un cigüeñal es una especie de ave que viene de París. Esto lo decimos nosotros, no el entrevistado.

César Rojo dejó su carrera deportiva como piloto de trial oficial Bultaco por la ingeniería. Recuerda, con nostalgia indisimulada, cómo entrenaba por Collserola (montaña que rodea Barcelona), hoy esto es un delito. En la carrera tuvo de compañeros de pupitre a Jordi Permyner y Jordi Rabasa. En otras palabras, las nuevas generaciones de las entonces pujantes Montesa y Derbi.

Después de trabajar en Bultaco pasó a Gicasa (Gibernau y Carulla, ¿a que también os resultan familiares estos apellidos?), una importadora que traía Cagiva, Aprilia e Italjet en los años 90.

Su siguiente evolución tuvo un color tan rojo como su apellido: Derbi. Allí empezó llevando los equipos deportivos de MX, era la época de Toni Elias padre, para después dirigir el equipo de velocidad en los Grandes Premios. Fue la segunda época de victorias de las balas rojas de Mollet.

En Derbi dejó la parte deportiva para incorporarse a la gestión. César Rojo recuerda que tuvo que reciclarse para ello. Hizo Marketing y Dirección en Esade, que completó con una estancia en la Universidad de Standford. *“Esta última experiencia fue muy dura, solo teníamos libres los domingos”*, recuerda.

Actualmente nuestro entrevistado ocupa la dirección general de KTM coincidiendo con uno de los mejores momentos de la firma austriaca. De las carreras, pasando por la empresa familiar, hasta una multinacional (de *butxaca*, como él mismo dice para rebajarse mérito). Esta es la trayectoria de un ingeniero que ha vivido todos los momentos de la industria española, los buenos y los no tan buenos. El mérito, otros no lo hicieron, ha sido saberse adaptar al momento.