

ALQUILER DE COCHES



FENEVAL

Federación Nacional Empresarial
de Alquiler de Vehículos

nº164
marzo
abril
2011

HABLAMOS CON...

” El Comité
tiene la máxima
importancia e
intervención
en el diseño de
cualquier política
en materia de
transportes “

MANEL VILLALANTE
Director General de
Transporte por Carretera



PROTAGONISTAS:

Ignacio Fatjo
Responsable de Volkswagen Empresas
“La caída de ventas se va a
concentrar en el primer semestre
y en la segunda parte del año se
registrará una ligera mejoría”



NOTICIAS FENEVAL:

Almuerzo-Homenaje en la DGT a
José Luis Urrestarazu



Placa al Mérito Turístico
concedida a FENEVAL por
el Ministerio de Economía



A veces la tecnología te complica la vida.

FIAT TE LO PONE FÁCIL

Gracias a su tecnología útil.



Fiat Punto MyLife

69 CV 3P. Aire Acondicionado,
Radio Cd Mp3, Blue&Me, TomTom
integrado y Start&Stop por

9.900€

Fiat Bravo Diesel

105 CV Dynamic, 5P.
Aire Acondicionado, Radio Cd Mp3,
ESP y Blue&Me por

14.990€

PRECIO VERDADERO CON LA TRANSPARENCIA FIAT.

Ven a probarlos a tu concesionario más cercano.

Gama Punto: Emisiones de CO₂ g/km: de 108 a 149, Consumo mixto l/100km: de 3,5 a 6,2.
Gama Bravo: Emisiones de CO₂ g/km: de 115 a 146, Consumo mixto l/100km: de 4,5 a 6,3.

Precios recomendados para Punto 1.2 MyLife 69 CV Gasolina 3p, E5 y Bravo Dynamic 1.6 105 CV Diesel Multijet ECO Euro 4 (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuentos promocionales Marca y Concesionario incluidos. Gastos de matriculación no incluidos). Oferta válida hasta 30/04/2011 en Península y Baleares y en concesionarios adheridos a la promoción.



fiat.es



EL MUNDO TIEMBLA CON JAPÓN

Durante el tiempo que se tarda en leer este texto, lo más probable es que Japón haya vuelto a temblar. A lo largo del día las réplicas se suceden y según el presidente del Colegio Oficial de Geólogos de España, Luis Suárez, es muy probable que continúen durante todo el año. Japón es una zona sísmica por excelencia y tanto sus ciudades como su población están preparadas y acostumbradas a los temblores.

Pero lo que ocurrió el 11 de marzo en Japón será difícil de olvidar en mucho tiempo ya que se trata de la peor catástrofe vivida desde la II Guerra Mundial. El terremoto de 8,9 y el posterior tsunami, provocó olas de hasta 20 metros que engulleron poblaciones enteras en la costa noreste de Japón. Las imágenes posteriores de ciudades como Natori, con 72.000 habitantes, son el sinónimo de la desolación. Las víctimas mortales se cifran ya en más de 7.000 mientras que los desaparecidos aumentan a 10.900. Japón cuenta con el mejor sistema de alerta de tsunamis del mundo. Si no hubiera sido así, estaríamos hablando de cifras espeluznantes.

A todo ello, hay que sumarle la catástrofe nuclear en la planta de Fukushima. Las autoridades niponas ya han reconocido que los efectos radiactivos, valorados en el nivel 7, el más alto en la escala internacional INES, son como los de Chernóbil.

Al lunes siguiente del terremoto, los mercados también se tambalearon. El Nikkei

cerró sesión con una caída del -6,18%. Sólo 9 de sus 225 componentes mantuvieron un balance positivo, empresas de construcción y de materiales de construcción, lógico... Las mayores caídas fueron para las grandes empresas del sector de automoción (Mitsubishi -13,4%, Kawasaki -11,6%, Nissan -11,5% o Toyota -10,6%) y de la electrónica (Sony -11,15%, Toshiba -17,8% o Hitachi -18,18%).

“Nuestras empresas están gestionando la flota sin grandes problemas pero existe cierta incertidumbre para los próximos meses”

El desastre se produce en un momento de debilidad de la economía japonesa que está peleando para evitar la contracción del PIB, con una deuda pública que asciende al 200%.

La industria automovilística ha sufrido en primera persona el cierre de sus plantas debido a los cortes eléctricos en la mayoría de los casos. Honda, Nissan o

Toyota tuvieron que cerrar algunas de sus plantas e incluso hoy, su producción no se realiza al 100%. La catástrofe en Japón ha afectado a la producción en el extranjero de una manera evidente tanto en el plano real de suministro como por la incertidumbre de una caída mayor de la ya pertrecha industria japonesa.

La reacción en Estados Unidos ante la falta de suministro de componentes y piezas provenientes de Japón no se hizo esperar. A los pocos días, el vicepresidente responsable de marketing de General Motors, Chris Perry alarmó a toda la industria estadounidense pronosticando que los efectos de la catástrofe se dejarían sentir en todos los fabricantes. Ciertamente es que en las primeras semanas Honda redujo los turnos de trabajo en cuatro de sus fábricas en Estados Unidos y Canadá, donde se fabrican la mayor parte de los coches para Norteamérica.

En Europa de momento las aguas están más calmadas y no escasean automóviles o por lo menos estos son los datos que nos llegan. Las noticias con las que cuenta Feneval son que nuestras empresas están gestionando la flota sin grandes problemas en el momento actual pero existe cierta incertidumbre para las compras previstas en próximos meses.

Habrà que esperar algunos meses más para hacer balance de las repercusiones globales en la industria y también en nuestro sector. ■

Edita: Asociación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos Con y Sin Conductor



FENEVAL

Director: José Luis Urrestarazu Muñoz
Consejo editorial: José María López-Brocos, Miguel Angel Saavedra, Antonio Blázquez, Manuel Dapena, Ricardo Lozano, Mª Mar Medina, Alberto Martín.
E-mail: jluurrestarazu@feneval.com, aneval@feneval.com, feneval@feneval.com
Web: www.feneval.com
Colaboradores habituales: Nayra Cordero, Javier Coromina, Carlos de Miguel, Carmen Espada, Pedro Félix García, Alberto Gómez-Brunete, Mª Mar Medina, Irene Rodríguez, Miguel Castro.
Edición y diseño: www.mateoandco.es
Depósito Legal: M-2795-84

Alquiler de Coches es el Órgano Oficial de la Asociación Nacional de Alquiler de Coches Con y Sin Conductor y tiene por objeto intensificar los lazos de unión entre todos los asociados, servirles de medio de comunicación recíproca y llevarles puntualmente, cada bimestre, la más completa información sobre legislación y otros temas relacionados con nuestra profesión, sin que sea responsable de las opiniones expresadas en sus páginas exceptuando las aparecidas en el editorial.

Alquiler de Coches agradece la colaboración publicitaria de las diferentes empresas que aparecen en sus páginas, consciente de que con su colaboración se hace posible la edición de la revista.

Dirección: C/ Jorge Juan nº19, 6ª planta
28001 Madrid
Tel.: 91 447 28 73
Fax: 91 447 65 52
E-mail: feneval@feneval.com

05 HABLAMOS CON...

Manel Villalante. Director General de Transporte por Carretera.

10 NOTICIAS FENEVAL

Homenaje de la DGT a José Luis Urrestarazu.

13 ACTUALIDAD

Agenda. Eventos y citas a tener en cuenta.
Una directiva de la UE permitirá cobrar multas a extranjeros.

16 NUESTRAS ASOCIACIONES

Nueva Junta Directiva en Alicante y AVA de honor para Antonio Hernández.

18 PROTAGONISTAS

Ignacio Fatjo. Responsable de Ventas Especiales de Volkswagen-Audi España.

22 ECONOMÍA AHORA

Los concesionarios amplían sus servicios para resurgir. Miguel Castro, periodista económico experto en automoción.



Jornada de trabajo durante la Asamblea de Alicante.

26 CIRCULACIÓN

Las empresas automovilísticas buscan combustibles alternativos. Carlos de Miguel, Redactor Jefe de Motor de La Razón.

34 COCHES Y MOTORES

A fondo. Toyota Verso.

38 HEMOS PROBADO

Audi A6 3.0 TDI 204 CV multitronic.

42 HEMOS PROBADO...

Seat Ibiza 1.6 TDI CR DPF 90CV COPA Style 5p.

46 TRIBUNA JURÍDICA

La responsabilidad penal de las personas jurídicas.
Por Nayra Cordero Lozano.
Dikei Abogados.

48 NOMBRAMIENTOS

50 PERSONAJES Y COSTUMBRES

También hay quien los odia.
Javier Coromina.



Deportividad y estabilidad.



IRENE RODRÍGUEZ



MANEL VILLALANTE DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

"EL ÉXITO DE LAS JUNTAS DE ARBITRAJE ES INCUESTIONABLE"

MANEL VILLALANTE SE ENCUENTRA INMERSO EN LA REVISIÓN DE LA LEGISLACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE PARA ADAPTARLA A LAS ÚLTIMAS INNOVACIONES EN EL ORDENAMIENTO JURÍDICO COMUNITARIO. PARA ELLO CONTARÁ CON EL CONSENSO DEL COMITÉ NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA.

“Estamos revisando la legislación de transporte terrestre para adaptarla a recientes innovaciones en el ordenamiento jurídico comunitario”

■ En 2010 se renovó el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNT). Feneval cuenta con la mayor representación en lo que se refiere a las empresas de alquiler y en la sección de Viajeros. Desde su opinión, ¿qué papel juegan las asociaciones y empresas que integran el CNT?

El Comité Nacional del Transporte por Carretera es el cauce de participación integrada del sector en todas las actividades públicas que le afectan, participando en él todas aquellas asociaciones profesionales que han acreditado un nivel de representatividad suficiente para ello.

En consecuencia, el Comité tiene la máxima importancia e intervención en el diseño de cualquier política en materia de transportes y de las actividades que, como el arrendamiento de vehículos, son consideradas legalmente como auxiliares y complementarias del transporte. De hecho, son numerosas las cuestiones acerca de las que su informe resulta preceptivo para la Administración que, además, suele consultarle acerca de muchas otras cuestiones sobre las que no existe tal obligación.

■ ¿Cuáles son los puntos clave con los que se inicia su trabajo en el 2011?

En este momento la Administración se encuentra abocada a una revisión generalizada de la legislación de transporte terres-

tre, para adaptarla a recientes innovaciones en el ordenamiento jurídico comunitario. En ese proceso, propiciaremos un debate extenso con el Comité Nacional del Transporte por Carretera y las distintas asociaciones que lo integran, para tratar de impulsar, de forma consensuada, aquellos cambios normativos que se consideren más necesarios.

En todo caso, dichos cambios deberían venir presididos por la reducción de cargas administrativas y la eliminación de limitaciones al libre desenvolvimiento de la actividad empresarial que no resulten totalmente justificadas.

■ Desde su punto de vista, cuáles han sido los mayores retos conseguidos desde esta Dirección General por sus antecesores.

Por encima de cualquier otro éxito puntual, yo destacaría el permanente espíritu de diálogo y apertura hacia el sector que han tenido cuantos me han precedido en este cargo desde el mismo momento en que se empezó a discutir el primer borrador de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

En ese contexto, creo especialmente destacables los hitos marcados por la codificación del derecho aplicable al transporte y sus actividades auxiliares y complementarias (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y sus normas de desarrollo), el establecimiento de una filosofía de diálogo abierto y permanente con el sector (la



ZOOM PERSONAL

Nacido en 1954 en Barcelona, casado, con dos hijos, es Ingeniero Industrial.

Ha sido director de Transportes y Circulación, y de Proyectos y Planificación de Infraestructuras en el Ayuntamiento de Barcelona. Posteriormente, ocupó puestos directivos en las empre-

sas Transportes Metropolitanos de Barcelona y Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya. Desde 2007 era director general del Transporte Terrestre del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya.



creación del propio Comité Nacional del Transporte por Carretera) y el diseño de políticas marcadas por la planificación y la racionalidad.

■ Desde el Gobierno y las Administraciones locales y regionales se están desarrollando planes de movilidad para una mayor convivencia entre ciudadanos y vehículos ¿Qué objetivos tiene Ud. al respecto de este tema?

La concepción de la movilidad como integración de todos los modos de transporte primando la eficiencia y la rentabilidad social es el norte que ha guiado siempre mi trayectoria profesional. Colaboraremos con todas aquellas administraciones territoriales que desarrollen políticas y planes de movilidad sostenible.

■ Desde FENEVAL se ve el alquiler sin conductor como un complemento a los desplazamientos en otros modos (avión, AVE) y por tanto dentro del esquema de la intermodalidad ¿comparte esta valoración?

La moderna concepción de la movilidad pasa, sin duda, por la intermodalidad. Comparto pues esta valoración y es evidente que la reciente aprobación de la Ley de Economía Sostenible nos marca el camino.

■ Desde hace años, el sector viene solicitando la eliminación a las trabas para el alquiler de vehículos industriales, especialmente furgonetas, ¿contempla alguna actuación inmediata en este sentido?

El régimen jurídico aplicable a cada una de las actividades de transporte y auxiliares y complementarias de éste debe responder a una filosofía común, como así sucede en términos generales. No obstante, en aspectos concretos de dicha regulación, los intereses de unas profesiones no deben sobreponerse a los de otras, debiendo intentarse un equilibrio suficiente.

Por otra parte, en cualquier planteamiento desarrollado por el ordenamiento jurídico español deben tenerse en cuenta las limitaciones que pueda entrañar la legislación comunitaria.

“La moderna concepción de la movilidad pasa por la intermodalidad”

Así, los Reglamentos comunitarios exigen, con carácter general, que la realización de transporte en vehículos industriales se encuentre precedida de la previa obtención de una autorización habilitante para ello otorgada por la Administración. No cabe, pues, plantearse una exención generalizada de esta obligación por parte de la Administración española.

Ahora bien, el establecimiento de exenciones puntuales en relación con aquellas categorías de vehículos en que así lo permite la legislación comunitaria, como sería el caso de los vehículos de transporte de mercancías más ligeros, es una cuestión que podría estudiarse en el contexto de la revisión normativa a la que antes hacía referencia, tratando de buscar el consenso con los sectores afectados.

■ Ud. dirige el Programa Universitario de Posgrado en Planificación y Dirección de la Movilidad de la Universidad Politécnica de Catalunya (UPC) y de la Universidad Pompeu Fabra. Fue pionero en esto de la movilidad.

Llevo más de 30 años, toda mi vida profesional, dedicado a la movilidad, las infraestructuras y el transporte desde diferentes posiciones: en el Ayuntamiento de Barcelona, las empresas metropolitanas de transporte, la Generalitat y desde hace unos meses en el Ministerio de Fomento.

Siempre que he compatibilizado mi actividad con la docencia, también en el ámbito de la movilidad y el transporte. No hay nada más enriquecedor que la transmisión de conocimiento.

■ ¿Qué resultados tienen las Juntas Arbitrales de transporte? ¿Deben ampliarse sus competencias?

RETOS CONSEGUIDOS POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE

- Permanente espíritu de diálogo y apertura hacia el sector respecto a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Creación del Comité Nacional del Transporte por Carretera.
- Diseño de políticas marcadas por la planificación y la racionalidad.
- Delitos medioambientales.

El éxito alcanzado por las Juntas Arbitrales del Transporte en el ejercicio de sus funciones es incuestionable. La existencia de unos órganos arbitrales que resuelven los litigios relacionados con los contratos de transporte y de las actividades auxiliares y complementarias de éste, de forma absolutamente gratuita, rápida y carente de formalismos ha resultado muy atractiva y útil para todos los contratantes, ya sean demandantes u oferentes.

Baste señalar que, en los últimos diez años, el número de controversias que se han sometido al laudo de las Juntas Arbitrales se ha multiplicado por cinco, con un crecimiento sostenido con independencia de la coyuntura económica o mercantil.

Esa circunstancia por sí sola justificaría cualquier actuación destinada a consolidar y potenciar la actuación de las Juntas. De hecho, es una cuestión que podría abordarse en el contexto de la revisión normativa a la que tantas veces hemos venido haciendo referencia.

■ Ud. viene de trabajar también en el ámbito terrestre pero desde Cataluña, ¿le ha sido difícil la coordinación interterritorial desde este nuevo puesto?

No, en absoluto. En España tenemos una organización del transporte fuertemente descentralizada que ha funcionado satisfactoriamente dado el clima de colaboración y cooperación entre las diferentes administraciones territoriales.

La Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y las Comunidades Autónomas es el foro que articula esta colaboración y a la que, pensamos dotar, si cabe, de un mayor dinamismo y actividad.

El principio de subsidiaridad en el que se fundamenta la Unión Europea, tiene un ejemplo de éxito en el marco competencial del transporte en nuestro país. ■

Nueva Clase C. Espera a verlo por dentro.

No es difícil dejarse seducir por el innovador diseño exterior de la Nueva Clase C, pero cuando descubras su nuevo e impresionante diseño interior y sus motores con el sistema Start & Stop de serie, ya nada podrá hacerte cambiar de opinión. Ven a conocer el Clase C 200 CDI BlueEFFICIENCY Edition desde 28.900€ y descubre todo lo que está pasando en Mercedes-Benz. www.mercedes-benz.es

Para información detallada de vehículos de empresa diríjase a: flotasmercedesbenz@daimler.com.



125! años creando automóviles



Mercedes-Benz
The best or nothing.



FENEVAL RESPONDE

¿CÓMO SE ACREDITAN LAS EMISIONES DE CO₂? ¿LA INFORMACIÓN FACILITADA POR EL IDAE TIENE CONSIDERACIÓN DE “OFICIAL” A LOS EFECTOS DE DETERMINAR EL TIPO IMPOSITIVO DEL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN?

Para acreditar las emisiones oficiales de CO₂ se requiere un certificado expedido al efecto por el fabricante o importador del vehículo, excepto en los casos en que dichas emisiones consten en la tarjeta de inspección técnica o en cualquier otro documento de carácter oficial expedido individualmente respecto del vehículo de que se trate.

Los fabricantes están incluyendo en las fichas técnicas el dato de las emisiones de CO₂ del vehículo desde el 1 de enero de 2008. Además, en relación a vehículos más antiguos, el dato se incluye en el Certificado de Conformidad que emite el fabricante para cada vehículo, sea es-

pañol o de importación y que será válido para acreditar las emisiones.

El IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía) publica cada seis meses una guía con la relación de emisiones oficiales de CO₂ de los vehículos nuevos.

Esta lista tiene un valor meramente informativo y no es válida para acreditar las emisiones de un vehículo concreto a efectos del Impuesto de Matriculación, puesto que la normativa reguladora del impuesto establece que las emisiones oficiales de CO₂ se acreditarán por algún documento de los señalados anteriormente. ■



CIRCULARES

CIRCULAR Nº 01/11

ASUNTO

SUPRESIÓN DE LA PRESENTACIÓN DEL RECIBO DEL IMPUESTO DE CIRCULACIÓN PARA LA REALIZACIÓN DE TRÁMITES RELACIONADOS CON EL VEHÍCULO

RESUMEN

Desde el pasado 1 de enero, aquellos que hayan abonado el recibo del impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, no tendrán la obligación de presentarlo ante Tráfico cuando vayan a realizar algún trámite en las Jefaturas Provinciales.

Esta resolución de la Dirección General de Tráfico, tiene como objetivo simplificar y hacer más sencillo los procedimientos administrativos que se tengan que hacer en relación con los vehículos.

Antes de la entrada en vigor de dicha resolución, las Jefaturas de tráfico no tramitaban el cambio de titularidad administrativa de un vehículo en tanto su titular no hubiera acreditado el pago del impuesto de circulación correspondiente al periodo impositivo del año anterior al que se realiza el trámite.

Desde el 1 de enero, Tráfico solamente exigirá la acreditación del pago si le consta que el titular del vehículo no ha abonado el Impuesto.

CIRCULAR Nº 02/11

ASUNTO

NUEVA FORMA DE ROBO EN LOS VEHÍCULOS

RESUMEN

Desde la Asociación de Madrid nos han informado sobre un “nuevo negocio” que prolifera entre chatarreros y bandas organizadas. Se trata del **ROBO** del catalizador y filtro de partículas de los vehículos Mercedes e Iveco para su posterior venta de los metales preciosos que contienen en su interior, estamos hablando de “**Asaltos**” a “**Campas**” sustracción en plena calle donde permanezcan 4 o 5 vehículos juntos.

El problema del destrozo en materiales y paralización del vehículo (además son piezas que no existen en stock) puede estar entre los 2.000€ y 4.000€ por unidad.

Como seguridad aconsejan una medida muy sencilla que bien aplicada evitaría en gran medida la sustracción y se trataría de soldar los materiales mediante cadena muy gruesa y forrada de goma (para evitar el sonido de las vibraciones) ya que el sistema de escape vibra por lo que soldar una pieza rígida no puede ser.

CIRCULAR Nº 3/11

ASUNTO

UTILIZACIÓN DE VEHÍCULOS CON PLACA EXTRANJERA

RESUMEN

La Ley de Presupuestos de este año (Ley 39/2010) contiene, en su art. 82 unas modificaciones de la Ley de Impuestos Especiales en relación con el Impuesto sobre determinados medios de transporte para adecuarlos a la normativa europea, se entiende que fundamentalmente la Directiva de Liberta de Servicios que originó la Ley Ómnibus.

En dichas modificaciones si incluye la de la Disposición Adicional Primera, que exigía y exige la matriculación definitiva en España de los medios de transporte nuevos y usados cuando se destinen a ser utilizados por personas o entidades residentes en España o titulares de establecimientos situados en España.

La novedad es que dicha obligación no se exige, y por lo tanto podrán utilizarse vehículos matriculados en el extranjero, para dedicarlos a las distintas actividades, entre otras el alquiler de vehículos, cuando respecto a ese vehículo se haya autoliquidado e ingresado el impuesto, se haya solicitado la no sujeción o exención del impuesto o se haya presentado una declaración relativa a la exención del impuesto.

Con esta redacción y cuando se destine el vehículo al alquiler (hasta 3 meses con el mismo arrendatario) se equiparan los vehículos nacionales y los de placa extranjera.

CIRCULAR Nº 04/11

ASUNTO

TODOS LOS VEHÍCULOS NUEVOS CON LUCES DE CIRCULACIÓN DIURNA

RESUMEN

La directiva 2008/89 de la Comisión Europea estipula que a partir del 7 de febrero de 2011, en el caso de vehículos de las categorías M1(vehículos destinados al transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas sentadas como máximo) y N1 (vehículo destinados al transporte de mercancías con un peso máximo inferior a los 3.5 toneladas). A partir del 7 de agosto de 2012, en el de vehículos de las demás categorías, hay obligación de equiparar a los vehículos de motor con luces diurnas.

Por tanto, los Estados miembros de la Unión Europea denegarán la homologación CE o la homologación nacional a los nuevos vehículos que no cumplan este requisito a partir de las fechas citadas.

HOMENAJE DE LA DGT A JOSÉ LUIS URRESTARAZU

El pasado día 8 de marzo, el Director General de Tráfico, Pere Navarro, convocó un almuerzo como homenaje al presidente de Feneval, José Luis Urrestarazu.

Entre los asistentes se encontraban el General Jefe de la Agrupación de la Guardia Civil, Antonio Dichas, el Subdirector General de Normativa, Ramón Ledesma, la Adjunta de la Subdirección de Normativa, Susana Gómez, el Jefe Provincial de Tráfico de Madrid, Cristóbal Cremades, la Presidencia de Aneval, encabezada por José M^a López Brocos y Miguel Ángel Saavedra, el Vicepresidente de Feneval, Carlos Jiménez, Manuel Dapena, Secretario de Feneval y el Presidente de la Asociación de Renting, Agustín García.

El acto discurrió en un ambiente muy agradable y poco protocolario y en el mismo se hizo entrega a José Luis Urrestarazu de un recuerdo que le otorgó la DGT.

Al final del almuerzo se levantaron las copas para brindar por la continuidad de la relación entre FENEVAL y la Dirección General de Tráfico. Una relación fructífera basada en un objetivo común: el aumento de la seguridad en nuestras carreteras.

El compromiso de Feneval siempre ha sido tener la máxima colaboración con la Dirección General de Tráfico. Durante la comida se establecieron las pautas para mantener a lo largo de este año una serie de reuniones y avanzar así en esta colaboración. ■



Sentados de izda. a dcha.: Manuel Dapena, Secretario General de Feneval, Pere Navarro, Director General de Tráfico, José Luis Urrestarazu, Presidente de Feneval, Antonio Dichas, General Jefe de la Agrupación de la Guardia Civil, y Susana Gómez, Adjunta de la Subdirección Normativa. De pie de izda. a dcha.: Agustín García, Presidente de la Asociación de Renting, Miguel Ángel Saavedra y José María López Brocos, de la Presidencia de Aneval, Ramón Ledesma, Subdirector General de Normativa, Cristóbal Cremades, Jefe Provincial de Tráfico de Madrid y Carlos Jiménez, Vicepresidente de Feneval.

SATISFACCIÓN CON LA REUNIÓN DEL CONSEJO DE TURISMO

FENEVAL CONSIGUE INCLUIR EN AGENDA LA REIVINDICACIÓN POR EL IVA

La Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos está muy satisfecha con el resultado de la última reunión del Consejo de Turismo de la CEOE, tanto por la unión del sector que ha conseguido Joan Gaspart, como por el principal tema que lleva reivindicando desde hace años, la equiparación del IVA al 8% con el sector turístico.

Durante el pleno quedó ratificado el memorándum con los temas prioritarios en 2011 de los que tendrá que ocuparse el Consejo y en segundo lugar, se encuentra el lograr que al sector del alquiler sin conductor, como parte del sector turístico, se le aplique el IVA reducido al 8% como se hace con la generalidad de las actividades turísticas.

Por parte de Feneval acudieron su presidente, José Luis Urrestarazu y el secretario general, Manuel Dapena. ■

AGENDA

MAYO

Open Golf Madeira Islands

19.05-22.05.2011

Madeira. Portugal

El Porto Santo Golf, en la isla de Porto Santo, es desde 2009 el escenario de este gran campeonato. Este año el título viene acompañado de un importante premio, que contará con un Prize Money de 700.000 euros a repartir entre los mejor clasificados, y una gran novedad: el Open Madeira Islands se incluirá en el Challenge Tour, un circuito que recorre alrededor de 25 campos de golf por todo el mundo.

Life Ball

21.05.2011

Viena. Austria

Gran Canaria será, junto a Málaga y Baleares, uno de los tres destinos españoles que se promocionarán en Viena el próximo 21 de mayo. Será en el 'Life Ball', una de las principales galas benéficas que se celebran cada año en Centroeuropa, en este caso para recaudar fondos para la lucha contra el sida.

www.lifeball.org

Salón Internacional del Automóvil de Barcelona

14.05-22.05.2011

Recinto de Montjuïc. Fira de Barcelona
Los nuevos modelos de coches eléctricos e híbridos tendrán espacio propio en la exposición "El Coche del Futuro". Además se complementará con numerosas conferencias y jornadas técnicas sobre el avance de los diseños ecológicos y el presente y el futuro de la industria del motor.

www.salonautomovil.com



Alumotive

19.05-21.05.2011

Módena. Italia

Alumotive es la Feria Internacional de los Componentes y de las Soluciones innovadoras en Aluminio, Metales y Materiales Tecnológicos para la Industria del Transporte. La feria en un polo de atracción para Ingenieros, Técnicos, Decision Makers de los más importantes productores europeos de vehículos (automóviles, motos, transporte pesado, vehículos navales y aéreos).



Salón del Vehículo de Ocasión

10.06-19.06.2011

Ifema. Madrid

Más de 42.000 personas visitaron la pasada edición del Salón del Vehículo de Ocasión de Madrid. Una cifra que evidencia la importancia que ha adquirido este evento en sus 16 años de vida y que, según las estimaciones efectuadas por los organizadores, espera aumentarse en el 2011. Abrirá sus puertas de 11.00 a 21.00 horas en los Pabellones 1, 3 y 5 de Ifema.

www.vehiculo-ocasion.ifema.es

Feria del Libro de Madrid

27.05-12.06.2011

Parque del Retiro. Madrid

Esta edición estará dedicada a Alemania por lo que es una buena ocasión para descubrir su cultura. Escritores de todos los estilos y amantes de los libros se dan cita en el Paseo de Coches del Parque del Retiro de Madrid. Un buen momento para comprar las últimas novedades y también para disfrutar de este lugar que esconde joyas como el Palacio de Cristal.

Cinema Jove Valencia

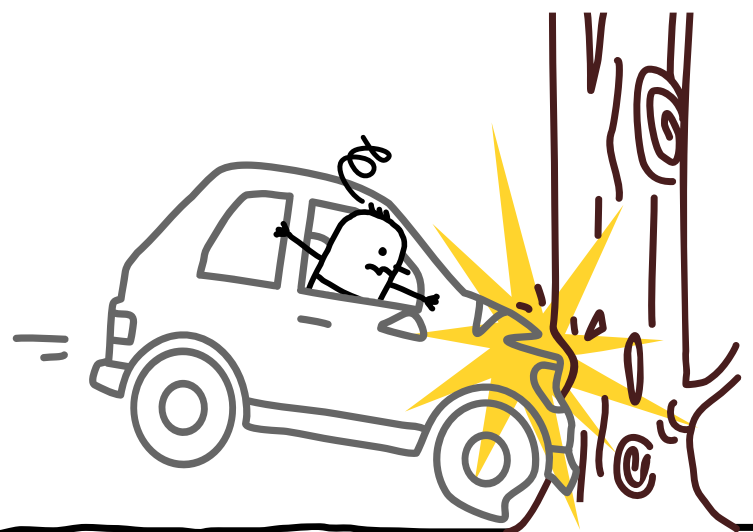
17.06-24.06.2011

Valencia

Cinema Jove celebra su 26 edición y reúne el cine más inquieto, el cine hecho por directores que, comprometidos con su vocación de contadores de historias, huyen del cliché y buscan su propio camino para comunicarse con un público nuevo.

www.cinemajove.com





IR A 110KM/H PUEDE PROVOCAR MÁS AVERÍAS

La reducción del límite de velocidad en autovías y autopistas a 110 kilómetros por hora puede llegar a producir averías mecánicas en los automóviles si se mantiene mucho tiempo en vigor, advierte la empresa de garantías mecánicas Red Europea de Garantía de Vehículos (REGV), que cuenta con más de 5.000 clientes.

La compañía sostiene que para cumplir con la norma Euro 5 sobre emisiones contaminantes, los vehículos que se comercializan en Europa están diseñados para circular en trayectos largos a velocidades de entre 115 y 130 kilómetros por hora.

Los automóviles más afectados por los problemas mecánicos serán los que tienen seis o más velocidades. Además, estos coches se enfrentan a que las averías surgidas no entren dentro de la garantía de la marca. ■ Redacción.

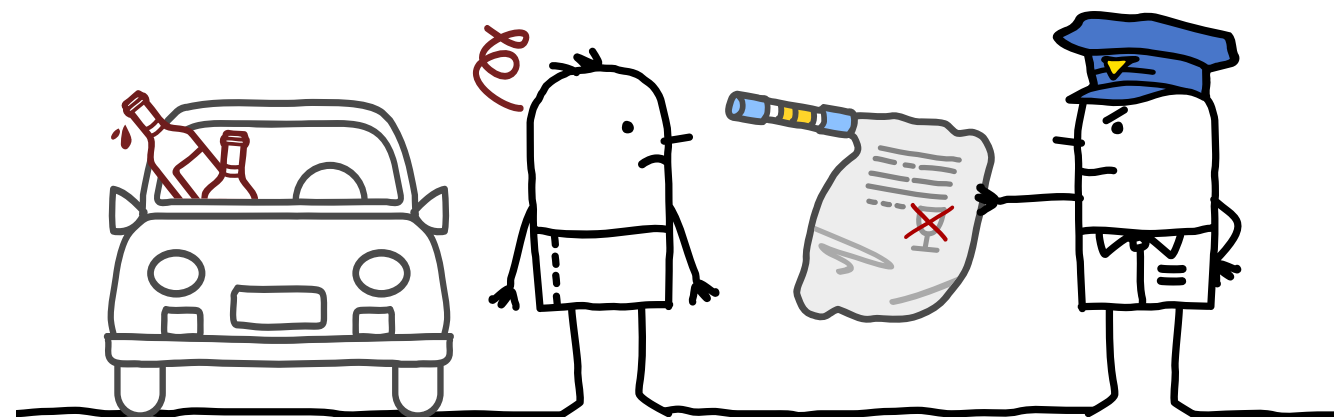
COBRAR MULTAS DE TRÁFICO COMETIDAS POR EXTRANJEROS MÁS FÁCIL AHORA

La Unión Europea ha puesto freno a la impunidad de la que disfrutaban algunos conductores en países distintos al suyo.

El pasado mes de marzo se aprobó una norma que pone en marcha un sistema electrónico de intercambio de información entre los Estados miembros para identificar al vehículo que haya cometido una infracción.

La directiva cubre las sanciones por exceso de velocidad, por conducir bajo los efectos del alcohol o de las drogas, sin cinturón de seguridad, o usando el móvil; por incumplir la señalización de los semáforos; por circular por el arcén o por ir en moto sin caso. Estas infracciones representan más del 75% del total, según los datos de Bruselas. No están incluidas las multas de aparcamiento.

Una vez efectuada la identificación, el Estado en el que se haya cometido la infracción remitirá una notificación de la misma al titular del certificado de matriculación en el que se le informa de los detalles, el importe de la multa, los procedimientos de pago y las vías de recurso. No obstante, la notificación será voluntaria, el país en cuestión no estará obligado a enviarla si por ejemplo los gastos son más altos que la multa. Si un infractor se niega a pagar la multa, corresponderá al país donde se ha cometido la infracción decidir cómo actúa, ya que la norma no establece los pasos siguientes a seguir. Una de las vías de actuación posibles sería recurrir a la legislación comunitaria que regula el principio del mutuo reconocimiento de las sanciones financieras para garantizar el cobro. ■ Redacción.



Nuevo Opel Corsa.



Lo normal, es ser diferente

Si huyes de la rutina, si crees que lo bueno no es llegar sino ser el único en hacerlo y si cada día lo ves como un reto, el Nuevo Opel Corsa es para ti. Con un nuevo diseño, con colores más atrevidos y con la tecnología alemana de última generación, prepárate para la diversión.



Faros Halógenos Adaptativos



Touch & Connect



Sistema Start/Stop

Nuevo Opel Corsa. Para conductores con personalidad de serie.

www.nuevocorsa.es



Wir leben Autos.

ALICANTE

AVA DE HONOR PARA ANTONIO HERNÁNDEZ

ALICANTE ELIGE NUEVA JUNTA DIRECTIVA

La Ciudad de Elche acogió un año más la cumbre de empresarios de Alquiler de Vehículos sin Conductor (AVA).

El encuentro tuvo lugar el pasado día 10 de marzo en las instalaciones del Hotel Huerto del Cura, donde se habilitaron los salones para celebrar las jornadas de trabajo y la cena de clausura.

Las jornadas dieron comienzo con un delicioso almuerzo en el restaurante del Hotel Jardín Milenio, patrocinado por Peugeot, donde estuvieron presentes los representantes de la marca, junto al Presidente de Feneval, José Luis Urrestarazu, el Vicepresidente Carlos Jiménez y el Presidente de la Asociación de Madrid, José Miguel Mostaza.

Las jornadas de trabajo comenzaron con la intervención del Presidente, Antonio Hernández, que informó de las gestiones realizadas a lo largo del año.

Así mismo se presentó la creación del AVA DE HONOR, que se entregará como reconocimiento a aquellas personas, instituciones o empresas que han colaborado con la Asociación, acordándose que el primer galardón sea para el Ayuntamiento de Elche, por su apoyo incondicional durante estos años con el sector del Alquiler de coches.

Otro punto a destacar fue la presentación del nuevo logotipo y la nueva página web de la AVA, buque insignia de los nuevos tiempos.

En esta jornada también quedó aprobada la nueva Junta Directiva con Basilio Gallego como Presidente, tomando el relevo a Antonio Hernández que ha estado al frente de la Asociación durante 14 años.



De izda. a dcha.: Ignacio Boneu (Gerente de Flotas de Ford), José Luis Urrestarazu y Sra. (Pte. FENEVAL). De pie: Emilio Domenech (concejal de Fomento, Enrique Dura Boyero (inspector Jefe de la Policía), Cortes María Martínez de las Heras (Secretario General del Patronato de Turismo de Alicante), Antonio Hernández y Sra. (Pte. Asoc. Alicante) y Sra. de Martínez de las Heras.

URRESTARAZU EN ALICANTE

Por último y antes de la intervención de Urrestarazu, el grupo de trabajo del aeropuerto, informó sobre la situación actual para las empresas del sector, tras la apertura de la nueva terminal del Aeropuerto.

A continuación, el presidente de FENEVAL comentó a todos los asistentes las gestiones que se están realizando desde la Federación a favor del sector y, sobre todo, en estos momentos de crisis económica.

En su intervención destacó su lucha por rebajar el IVA del 18% a 8%, intentando que el sector del Rent a Car sea considerado como

turismo y por lo tanto se le aplique el IVA rebajado como a otros sectores considerados del sector. También destacó el problema de las ITV y los intentos para pasar este trámite a los cuatro años en lugar de los dos actuales, para equiparar el alquiler de los particulares.

El punto final de las jornadas estuvo protagonizado por los patrocinadores que presentaron a los asambleístas sus productos, como Lyco, BCA España y Autosramón.

Por su parte el propio hotel regalo una estancia de un fin de semana en sus instalaciones y Mercedes Benz la utilización de tres vehículos de alta gama de su marca durante un fin de semana, por lo que se procedió al sorteo entre los asistentes.

La cena de gala, patrocinada por Ford España, contó con la presencia de Ignacio Boneu y su equipo. También asistieron Leonor Antón, en representación del Ayuntamiento de Elche, D. Emilio Domenech, concejal de Fomento, Enrique Dura Boyero, inspector jefe de la policía, Cortes María Martínez de las Heras, Secretario General del Patronato de Turismo de Alicante.

En este acto la nueva Junta Directiva hizo entrega a Antonio Hernández del AVA de HONOR como reconocimiento a su labor y entrega a la Asociación.

Queremos aprovechar estas páginas para agradecer a todos los patrocinadores su aportación para que esta asamblea fuera posible. ■



De izda. a dcha. (sentados) Antonio Hernández (Pte. Asoc. Alicante), Francisco de Miguel (Responsable de Flotas de Peugeot), José Luis Urrestarazu y Sra (Pte. FENEVAL) y Elvira del Barrio, Sra. de Jiménez. De pie: izda a dcha: Erik Devesa (Vocal. Asoc. Alicante), Carlos Jiménez (Vicepresidente Feneval), José Miguel Mostaza (Pte. Aseval- Madrid), Juan Alcaraz (Vocal Asoc. Alicante), Eduardo Pons, Hispanomoción Valenciana.



Nuevo Audi A6 con Estructura Híbrida de Aluminio. Más ligero. Más avanzado.

Para avanzar hacia el futuro, cuanto más ligero, mejor. Con esa idea nace el nuevo Audi A6, un automóvil con una estructura que combina aluminio y acero para proporcionar mayor rigidez y ligereza. Y a menor peso, menor consumo de combustible. A menor peso, más agilidad deportiva y prestaciones. El resultado es que todo lo que hemos perdido en peso, lo hemos ganado en tecnología: Internet con conectividad Wi-fi, faros en tecnología Led, MMI® touch y sistemas de asistencia de conducción activa. Información Audi: 902 45 45 75. www.audi.es/a6

Audi A6 de 177 a 300 CV (130 a 220 kW). Emisión CO₂ (g/km): de 129 a 190. Consumo medio (l/100 km): de 4,9 a 8,2.





IRENE RODRÍGUEZ



“Polo y Golf suponen el 85% de las ventas de Volkswagen a las empresas alquiladoras”

LUIS IGNACIO FATJO RESPONSABLE DE VOLKSWAGEN EMPRESAS. VOLKSWAGEN AUDI ESPAÑA, S.A.

“CONFORT Y SEGURIDAD PARA NUESTROS CLIENTES, EFICACIA Y REDUCCIÓN DE EMISIONES PARA NUESTROS VEHÍCULOS”

LOS VOLÚMENES SE HAN REDUCIDO PERO TAMBIÉN HAN CONSEGUIDO RÉCORD EN CUOTA DE MERCADO, UN 8,5%. PARA LUIS IGNACIO FATJO UNA MARCA FUERTE SE CONSIGUE CON UNA RED FUERTE Y EN ESO ESTÁ TRABAJANDO VOLKSWAGEN PARA OFRECER A LOS CLIENTES LOS MEJORES VEHÍCULOS Y LOS SERVICIOS MÁS COMPLETOS.

■ En 2010 aumentaron las ventas en España un 3,1%. ¿Qué previsiones tienen para este 2011?

Si se mantiene la coyuntura económica actual, el mercado se moverá en unas cifras inferiores a las de este año. La caída se concentrará en el primer semestre, mientras que en la segunda parte del año se registrará una ligera mejoría. En el análisis por canales, esperamos un incremento en las ventas a empresas y Rent a Car, mientras que el mercado de los particulares se reducirá, lastrado por la elevada tasa de paro, la dificultad del acceso al crédito y la falta de confianza de los consumidores.

■ Como bien sabe para las empresas alquiladoras, especialmente las más pequeñas, está siendo muy difícil el tema de la financiación. ¿Qué planes tienen en este sentido para este año?

Trabajamos muy de cerca con nuestra financiera de marca. Somos conscientes de que en los últimos años la financiación está siendo un elemento clave, especialmente en el canal Rent a Car. Precisamente por ello, tanto Volkswagen como el resto de marcas del Grupo está apostando por facilitar al máximo la financiación a nuestros clientes. De hecho, Volkswagen Finance es una de las financieras de marca más activas. En 2010, de cada 10 vehículos vendidos en España, uno fue financiado por VW Finance. Nuestro objetivo es seguir creciendo y diseñar acciones específicas para el canal Rent a Car.

■ ¿Qué papel desempeña España para Volkswagen?

España está en el Top 5 de Europa por volumen de ventas. Es un mercado fundamental para Volkswagen y merece toda su atención. Es cierto que en los últimos dos o tres años, los volúmenes se han reducido, pero también hemos conseguido grandes logros: récord de cuota de mercado (8,5%), una excelente imagen de marca y la implementación de numerosas programas dirigidos a nuestra red para mejorar la calidad de los procesos, tanto en la venta como en el servicio posventa. Todas estas acciones han merecido el reconocimiento de Volkswagen AG y se están implantando en el resto de mercados del mundo.

■ ¿Cómo va a cambiar el modelo de negocio la llegada del coche eléctrico?

Más allá del coche eléctrico, que afecta únicamente al producto, el cambio en el modelo de negocio viene impulsado por otros factores como la reducción en los volúmenes y en los márgenes, los cambios en los servicios que ofertamos y que rodean la compra de un coche, o la reducción del tráfico de exposición. La antigua “tienda” que vendía coches se ha transformado en una concesión con un modelo de negocio definido. Hoy no sólo se compra el automóvil, también la financiación, el seguro, los paquetes de mantenimiento, los accesorios, las extensiones

“Nuestro objetivo es diseñar acciones específicas para el canal de Rent a Car”

de garantía... El concesionario debe esforzarse por captar activamente al cliente.

■ **La movilidad en las ciudades está propiciando que cada vez se utilicen coches más pequeños para que la convivencia en las ciudades sea posible ¿Cómo se van a adaptar en su compañía?**

Volkswagen dispone de una de las gamas de producto más completas y modernas del mercado. Tenemos modelos en prácticamente todos los segmentos, que dan respuesta a las necesidades de movilidad de nuestros clientes. En cualquier caso, los usuarios en España demandan un tipo de coche que combine la conducción urbana y de carretera; y que permita desplazamientos con la familia los fines de semana. En este sentido, Volkswagen dispone de una amplia gama de opciones para satisfacer estas necesidades con modelos como el Polo, el Golf, el Touran o el Scirocco. A finales de este año, incorporaremos a la gama un nuevo modelo eminentemente urbano y que sin duda va a contribuir a mejorar la convivencia en las ciudades: el nuevo Volkswagen Up!

■ **¿Qué medidas han tomado para sobrellevar la crisis?**

Desde que se inició la ralentización económica, nos hemos preocupado principalmente por garantizar la solvencia y liquidez de nuestra red de concesionarios. Una marca fuerte se consigue con una red fuerte. Durante los últimos tres años hemos diseñado e implementado un gran número de acciones, algunas enfocadas al producto, con el lanzamiento de determinados modelos a precios muy competitivos, y otras dirigidas a mejoras en los procesos de venta y posventa. Por supuesto, ha sido fundamental contar con una gama de modelos que es referencia en innovación y calidad y también ha sido importante la colaboración que hemos tenido por parte de VW Finance.

■ **A nivel tecnológico, ¿en qué están centrados?**

En el campo de las nuevas tecnologías, Volkswagen está tra-

bajando en dos áreas: el confort y la seguridad de nuestros clientes y la eficiencia y reducción de emisiones de nuestros vehículos.

En el capítulo del confort y la seguridad, nos encontramos ejemplos como el “Junior”, el primer Passat capaz de conducir de forma autónoma en tráfico urbano. Este prototipo incorpora tecnologías de última generación, que actualmente podemos encontrar en los Volkswagen de serie, como pueden ser el Control de Crucero Adaptativo ACC; asistentes que evitan salidas involuntarias de carril

o que eliminan el peligro del ángulo muerto del retrovisor o sistemas como el Park Assist 2.0, que facilita los estacionamientos tanto en línea como en batería.

Por otro lado, y en lo que se refiere a la sostenibilidad, desde Volkswagen creemos en el vehículo eléctrico como una solución de futuro, pero somos conscientes de que queda camino por recorrer. Por eso, ofrecemos alternativas que son ya una realidad: desde motores más eficientes, como los TDI con BlueMotion Technology (start-stop, recuperación de energía de frenado, etc.) o los modernos TSI, hasta energías alternativas como el gas natural (motores EcoFuel), el GLP (motores BiFuel) o el etanol (motores Multifuel), pasando por vehículos híbridos como el nuevo Touareg Hybrid, capaz de circular en modo puramente eléctrico en trayectos cortos. Dentro de esta estrategia de movilidad se enmarca también el programa “Think Blue”, que tiene en la protección mediambiental y en la conducción sostenible sus máximas prioridades y que es la expresión de la filosofía de la marca en materia de movilidad sostenible.

■ **¿Qué coches son los más demandados por las empresas de Rent a Car?**

Polo y Golf suponen alrededor del 85% de las ventas de Volkswagen a las empresas alquiladoras. Touran y Passat representan un 12%. El 3% restante se reparte entre el resto de modelos. ■



ZOOM PERSONAL

De sus 43 años lleva 18 años en el sector y en particular en el Grupo Volkswagen, el cual conoce a la perfección. Ha pasado por las tres marcas, Seat, Audi y Volkswagen. En Seat comenzó como Assistant Product Manager para pasar a Audi, donde estuvo trabajando en la planta de Ingols-

tadt. De vuelta a Barcelona se incorporó a Volkswagen; Responsable de Marketing de Vehículos Comerciales, Project Leader Phaeton y Touareg, Gerente de Zona de Ventas, Responsable de Desarrollo Comercial hasta la actualidad, que ocupa el cargo de Responsable Volkswagen Empresas.



El Volkswagen E-up Concept quiere convertirse en el eléctrico icono de la marca.



LOS CONCESIONARIOS BUSCAN OPORTUNIDADES MÁS ALLÁ DE LA CRISIS

COMO NO PODÍA SER DE OTRA FORMA, LA "GRAN RECESIÓN" HA GOLPEADO CON DUREZA A LA DISTRIBUCIÓN DE AUTOMÓVILES. SIN EMBARGO, LOS EMPRESARIOS DEL SECTOR HAN LOGRADO REINVENTARSE Y SIGUEN SIENDO RENTABLES, GRACIAS LA VENTA DE VEHÍCULOS DE OCASIÓN Y A SERVICIOS COMO LA POSVENTA. EL PROCESO DE FUSIONES QUE SE AVECINA, ADEMÁS, ES TODA UNA OPORTUNIDAD PARA LAS EMPRESAS MÁS SÓLIDAS.

De los concesionarios de automóviles se habla poco, teniendo en cuenta su enorme peso económico. La mayoría de la información económica se centra en las empresas del Ibex 35 o, en todo caso, en las que cotizan en bolsa. Incluso en el mundo del automóvil, hay otros colectivos que gozan de un protagonismo mucho mayor ante la opinión pública. Es el caso de los fabricantes, que, casi siempre, llevan la voz cantante del sector de las cuatro ruedas, gracias a las 18 fábricas con las que cuentan en España, de las que,

cada año, salen casi dos millones de vehículos. Sin embargo, el gran desconocido del sector, la red de distribución, es un gigante que, en plena crisis, factura más de 20.000 millones de euros y genera unos 150.000 puestos de trabajo directos, el doble de los 70.000 empleados con los que cuentan las fábricas.

Además, mientras las plantas de ensamblado de vehículos son filiales de multinacionales extranjeras, los concesionarios son empresas españolas. El sector consta de unas 3.500 compañías, de dimensiones

pequeñas y medianas, que dan trabajo, mediamente, a unas 42 personas cada una. “Se trata de compañías bastante sólidas desde el punto de vista financiero, porque, en su mayoría, se fundaron hace muchos años y ya tienen amortizada la compra de sus instalaciones”, explica Antonio Romero-Haupold, presidente de Faconauto, la patronal del sector. Y es que el de los concesionarios ha sido, en España, un negocio tradicionalmente familiar. “La mayoría de las compañías activas en nuestro país está gestionada por la segunda generación de la familia que la fundó y, en ocasiones, por la tercera”, añade Haupold.

De acuerdo con un reportaje que publicó Actualidad Económica en noviembre de 2010, el mercado del automóvil es un buen indicador de la marcha de la economía porque la compra de un coche es el segundo gasto de importancia de los hogares españoles, después de su vivienda. “Además, un 80% de los coches que se compran en España se financia a través de una entidad bancaria (bancos y cajas) o de una financiera de marca”, matiza Haupold. Con este panorama, es evidente que el sector ha sufrido un duro varapalo. “En 2007, las matriculaciones de coches nuevos superaron, en España, los 1,6 millones de unidades, mientras que, este año, se prevé que no alcancen las 900.000”, matiza Haupold. Además, Juan Antonio Sánchez Torres, presidente de la asociación de los vendedores (Ganvam), declaró recientemente a la prensa económica que “llevamos tres años en una situación límite desde el punto de vista crediticio: no sólo las entidades financieras no conceden préstamos a nuestros potenciales clientes para que se compren un coche, sino que tampoco prestan dinero a las empresas del sector, poniéndolas, a menudo, en serias dificultades”.

LOS SERVICIOS DE POSVENTA: LA CLAVE

Sin embargo, lejos de rendirse ante este conjunto de condiciones adversas, las empresas del sector han optado por desafiar la situación y evitar a toda costa echar el cierre a sus instalaciones. Tras un año y medio de incentivos directos, que han sostenido ar-



tificialmente las ventas, los concesionarios han tenido que contar exclusivamente con sus fuerzas. En un primer momento, las empresas del sector se han visto obligadas a realizar un duro ajuste de plantilla, que entre 2008 y 2009 ha afectado a unas 30.000 personas. “No nos quedó más remedio, sobre todo porque prevemos que, una vez que haya pasado la crisis, las ventas se posicionen en unos 1,3 millones de coches, por debajo de los niveles que se alcanzaron antes de la crisis”, explica Haupold. Sin embargo, la respuesta de los concesionarios para seguir adelante en plena crisis fue mu-

cho más allá de los meros recortes. La primera medida que los vendedores acometieron para sortear la tormenta ha sido reforzar las actividades de posventa. El vicepresidente de Faconauto, Francisco Salazar-Simpson, dijo que “hace un año, una concesión bien gestionada recababa de los servicios de mantenimiento entre un 50% y un 60% de su facturación. Ahora, este capítulo ha alcanzado, en muchos casos, el 80%”. Y, en este contexto, no cabe duda de que la relativa estabilidad financiera de las empresas del sector se ha revelado determinante tras el estallido de la crisis económica.

La razón de esta decisión es sencilla: el margen de beneficio proveniente de los servicios de posventa es muy superior al que se obtiene vendiendo un automóvil, que no pasa, en los casos más afortunados, del 2%. Ligando una parte importante de su facturación a la posventa, los concesionarios diversifican su riesgo: “Prefiero facturar 10.000 euros gracias a 20 clientes distintos que pagan 500 euros por una reparación, que hacerlo dependiendo de uno solo que se compra un coche”, asegura un empresario del sector. “Si me falla un cliente, me quedarán los otros 19”. Además, “un buen servicio en posventa puede servir para captar a un cliente, cuando éste decida comprar su próximo automóvil”, asegura la misma fuente.

Esta medida se está revelando tan efectiva, que algunas concesiones han optado por poner en marcha servicios de posventa que atienden 365 días al año, a menudo con horarios y precios muy convenientes para los clientes.

“La primera medida que los vendedores acometieron para sortear la tormenta ha sido reforzar las actividades de posventa”

SUBE LA V.O.

La menor venta de coches nuevos se está reflejando sobre la posventa de dos formas, una positiva y la otra negativa. Por una parte, es cierto que los hogares prolongan la vida útil de sus automóviles y éstos precisan más reparaciones. De la misma forma, también han aumentado las ITV. Por otra parte, sin embargo, disminuyen las operaciones en garantía y las revisiones que los coches tienen que superar tras recorrer 20.000 kilómetros, unos servicios que llevan a cabo de forma prácticamente exclusiva los concesionarios oficiales de las marcas, es decir, aquellos que pertenecen a un concesionario.

Sin embargo, la red de distribución ha sido capaz de aprovechar las oportunidades que derivan de un contexto difícil, como la caída de las ventas de coches nuevos, centrándose en la venta de automóviles de ocasión. “Muchos hogares deben sustituir sus coches, aunque sus presupuestos no les permitan comprar uno nuevo”, explica Haupold. “Por lo tanto, la opción de comprar un vehículo de ocasión se vuelve muy atractiva”.

En el mercado de segunda mano se encuentran vehículos de distinta procedencia, como los que provienen de flotas empresariales y los que llegan de empresas alquiladores, que tienen una edad inferior a los dos años, una excelente calidad y un precio que, en algunos casos, llega a situarse un 50% por debajo del de un vehículo nuevo. “En los últimos años, la calidad del mercado de segunda mano ha mejorado enormemente y el mercado español tiene que equipararse, en términos de volumen, al resto de Europa, donde la mitad de los coches que se compran es de ocasión”, explican fuentes del sector. Por estos motivos, la demanda de vehículos de ocasión se está demostrando mucho más resistente a la crisis que la de vehículos nuevos.

Y es que las compañías más grandes son las que, en un futuro cercano, se convertirán en el centro de gravedad del sector de los concesionarios. Se prevé que la crisis no implicará un número significativo de cierres de concesiones, debido a la solidez financiera de las empresas y a su carácter familiar. Sin embargo, sí habrá fusiones. Y, en este sentido, no cabe duda de que las empresas más grandes y sólidas tienen una gran oportunidad de expansión.

“En un futuro cercano asistiremos a tres distintos fenómenos en el sector”, argumenta un empresario. “En primer lu-

“La red de distribución es un gigante que factura más de 20.000 millones de euros y genera unos 150.000 puestos de trabajo directos”

gar, habrá grandes grupos internacionales de la distribución que harán su ingreso en el mercado español. En segundo lugar, asistiremos a un proceso de consolidación dentro de las propias empresas españolas, gracias al cual algunas compañías nacionales adquirirán un tamaño considerable. Y, como consecuencia de sus mayores dimensiones, estas empresas buscarán diversificar sus ingresos fuera de España”.

LLEGAN LOS GIGANTES

A propósito del primer fenómeno, la entrada en España de grupos internacionales, cabe matizar que, en el mercado francés, alemán y británico, operan gigantes de la distribución, que cotizan en bolsa

y venden, cada año, unos 600.000 coches, dos tercios de todo el mercado español de turismos en 2010. Se calcula que, en este momento, se está negociando medio centenar de compraventas de concesionarios en todo el país. Sin embargo, los gigantes centroeuropeos no son los únicos que han visto una oportunidad en España.

Por supuesto, las grandes empresas nacionales, que, por lo general, cuentan con situaciones de balance y de tesorería bastante saneadas, no van a dejar de crecer a través de adquisiciones. No cabe duda de que algunas están adquiriendo la masa crítica sufi-

ciente para buscar oportunidades fuera de nuestras fronteras. Este proceso de internacionalización se puede dar a través de adquisiciones en otros países europeos y de crecimiento orgánico en nuevos mercados. En un reciente congreso de Faconauto, los expertos y algunos empresarios coincidieron en que los vehículos de ocasión tienen un excelente mercado, en algunos países del norte de África, como Marruecos, cuya economía se encuentra en pleno despegue.

Las crisis son momentos decisivos, en los que muchos sectores económicos tienen la oportunidad de reinventarse y el riesgo de desaparecer. No cabe duda de que la distribución de automóviles ha sufrido, en España, uno de los momentos más difíciles de su historia. Pero también es cierto que sus empresarios han sido capaces de sobrevivir, gracias a su capacidad de ahorro y su fantasía para buscar nuevas opciones de negocio. Si hay algo que es evidente, después de casi cuatro años desde el estallido de la burbuja ‘subprime’, que ha dado origen a la “Gran Recesión”, es que la distribución de automóviles camina por la senda de la oportunidad y, a pesar de los sacrificios a los que se ha visto obligada, no corre el riesgo de desaparecer. ■



CARLOS DE MIGUEL
REDACTOR JEFE MOTOR DE LA RAZÓN



PETRÓLEO PARA MUCHO RATO

LARGA VIDA A LOS MOTORES DE EXPLOSIÓN CON COMBUSTIBLE MINERAL, A PESAR DE QUE EL PETRÓLEO SIGA AUMENTANDO SU PRECIO CADA SEMANA. LA INDUSTRIA AUTOMOVILÍSTICA NO ESTÁ PREPARADA, AL MENOS A CORTO Y MEDIO PLAZO, PARA PODER PRESCINDIR DEL CARBURANTE DE ORIGEN PETROLÍFERO. ES LA CONCLUSIÓN A LA QUE LLEGAN LOS PRINCIPALES SERVICIOS DE ESTUDIOS DE LAS EMPRESAS AUTOMOVILÍSTICAS MÁS AVANZADAS.

“Los automóviles eléctricos, silenciosos, eficientes y exentos de emisiones, constituyen una opción muy interesante para los núcleos urbanos”

AVANZAR CON SOLUCIONES MÁS SIMPLES

Mientras los departamentos de desarrollo de futuro trabajan en las grandes líneas de ingeniería que se impondrán en la industria del motor en un plazo de cinco, diez o veinte años, los ingenieros de producto investigan sobre sistemas más simples, de aplicación inmediata, pero que consiguen grandes ahorros a corto plazo. Es el caso, por ejemplo, de los motores **twinair** que consiguen que, en cada momento, la mezcla de aire y gasolina sea la óptima para conseguir la mejor combustión y un rendimiento óptimo con el menor consumo de carburante.

Cada vez se va imponiendo más la instalación del **stop&start**, un dispositivo que para el motor cuando nos detenemos en un atasco o en un semáforo. Y sólo con apretar el embrague, el motor vuelve a ponerse en marcha. Gracias a ello, la reducción de consumo en ciudad puede llegar a un 10%. Otro invento es la **inyección multifuel**, que detecta la composición exacta del carburante para los casos en que mezclamos combustible de origen petrolífero con otro de origen vegetal. Adapta el encendido para evitar averías en el motor.

Larga vida a los motores de explosión con combustible mineral, a pesar de que el petróleo siga aumentando su precio cada semana. La industria automovilística no está preparada, al menos a corto y medio plazo, para poder prescindir del carburante de origen petrolífero. Es la conclusión a la que llegan los principales servicios de estudios de las empresas automovilísticas más avanzadas. Mercedes, por ejemplo, una de las que más fondos dedica a la investigación y que en los últimos años ha patentado decenas de miles de descubrimientos de tecnologías de futuro en automoción, afirma que “el empleo de motores de combustión avanzados, con o sin módulos híbridos, es una opción imprescindible para el futuro. Por diversas razones. Una de ellas es que no es posible fabricar a corto plazo un número suficiente de motores eléctricos para la propulsión. Además, su coste excede por ahora los niveles aceptables para el segmento de alto volumen”.

Una cosa parece clara: pese a los innegables progresos logrados hasta ahora, los vehículos eléctricos no pueden sustituir a corto plazo a los automóviles con motor de combustión. Los modernos grupos diésel y de gasolina seguirán siendo la fuerza impulsora del automóvil: en el tráfico individual con turismos, especialmente en largos recorridos, y sobre todo en el transporte de mercancía sobre camiones.

Hoy en día se habla del automóvil eléctrico como un “candidato preferente” para la reducción de las emisiones de CO₂ debidas al tráfico rodado. Esto ha contribuido a difundir en la opinión pública la idea de que la era de los automóviles eléctricos puede comenzar en breve. La realidad es muy distinta: los automóviles eléctricos, tanto si se utiliza la pila de combustible como si se emplea una batería de propulsión, encierran enormes posibilidades con vistas a un tráfico más ecológico, pero están aún muy lejos de poderse producir en grandes series. No sólo falta capacidad de producción para baterías potentes y seguras;

tampoco se dispone de una infraestructura de puntos de recarga ni de surtidores de hidrógeno para los vehículos con pila de combustible. Los automóviles eléctricos, silenciosos, eficientes y exentos de emisiones, constituyen una opción muy interesante para los núcleos urbanos, en donde cada vez son más frecuentes las limitaciones a la conducción y las zonas de circulación restringida.

Mientras avanza la investigación para poder resolver las importantes barreras que hoy impiden el despegue completo de las nuevas tecnologías, surgen otras posibilidades de aplicación inmediata. Como la nueva generación de combustibles de alta pureza, exentos de azufre y de compuestos aromáticos, que genera emisiones mínimas de contaminantes y con un balance práctica-

“La escasa autonomía y la falta de infraestructuras, principales inconvenientes del coche eléctrico”

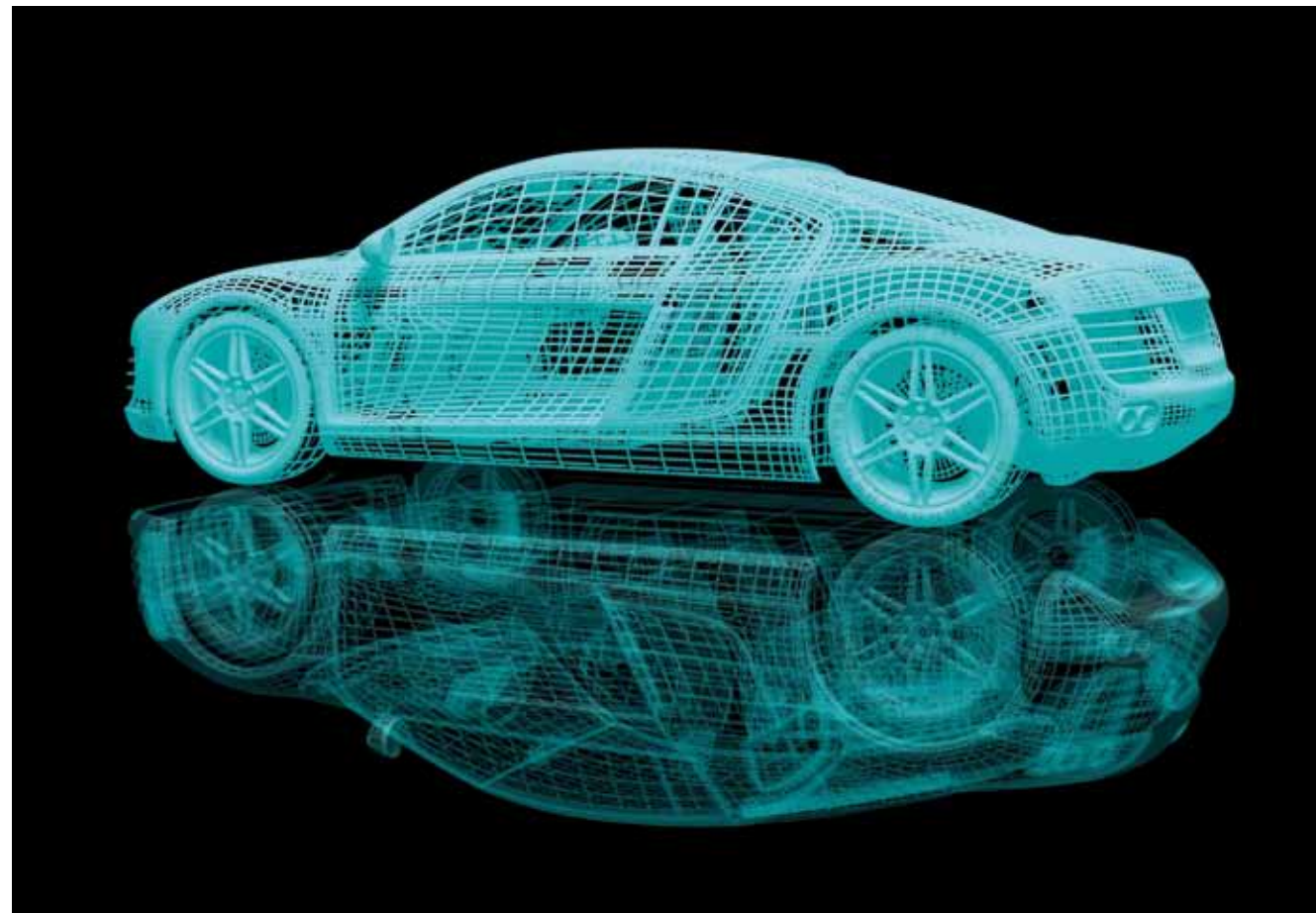
mente neutro de CO₂. Este combustible sintético se obtiene por gasificación de biomásas obtenidas utilizando materias primas y desechos biológicos de muy diferentes tipos, y por tanto no entra en competencia con la producción de alimentos y forrajes.

EN 2050 NI DIÉSEL NI GASOLINA EN LAS CIUDADES EUROPEAS

La nueva hoja de ruta sobre la movilidad presentada por el vicepresidente y responsable de transportes de la Comisión Europea, Siim Kallas, tiene como objetivo mejorar la movilidad en

Europa y reducir las emisiones contaminantes para 2050. Uno de sus puntos fuertes es eliminar del centro de las ciudades los coches contaminantes, es decir diésel y gasolina. En 2030 el objetivo es haberlos reducido un 50%.

Sin embargo la propuesta ha recibido críticas de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), que considera la medida inadecuada ya que la demanda de esos coches es alta. Tampoco le gusta a los ecologistas de Greenpeace para quienes la propuesta no ayudará a resolver el problema del petróleo. ■



A todo el mundo le gustaría tener un Polo algún día. O alguna semana. O...

No es lo mismo decir: “Algún día tendré un coche” que decir: “Algún día tendré un Polo”. Esto es tener claro lo que se quiere. No podía ser de otra manera. Un coche robusto, seguro, tecnológico y, además, Volkswagen. Vamos, el mejor coche al que se puede optar. Entonces, ¿por qué no satisfacer a sus clientes y ofrecer la posibilidad de conducir un Polo algún día? Y quien dice algún día, dice tres, siete...



Das Auto.

Consulte las condiciones especiales para flotas.

Gama Polo: consumo medio (l/100 km): de 3,8 a 5,9. Emisión de CO₂ (g/km): de 99 a 139.

Modelo visualizado Polo Sport con llantas opcionales.



1



2



3



4



5



6

LAS SOLUCIONES DE FUTURO

GAS Y GLPS

La utilización de depósitos de gas natural o de los llamados GLP, es decir, gases licuados de petróleo, no es una novedad y deberán desarrollarse en los próximos años. Su combustión emite a la atmósfera muchos menos gases contaminantes que la gasolina o el diésel. Las bombonas han dejado de ser un problema en el aspecto de la seguridad, pero sí es cierto que ocupan mucho espacio en el habitáculo. Habría que incrementar el número de puntos de repostaje. **1**

PILA DE COMBUSTIBLE

Muchos creen que es el futuro de la automoción limpia. Es un sistema por el cual el vehículo se desplaza gracias a la electricidad que se genera mediante una reacción química de hidrógeno con oxígeno. El único producto de esta reacción es vapor de agua puro, por lo cual no hay emisiones contaminantes a la atmósfera. Tampoco problemas de autonomía, ya que la energía se produce en el mismo coche. Pero faltan, por ahora, puntos de repostaje de hidrógeno. **2**

ELÉCTRICOS

Los principales fabricantes del mundo están desarrollando automóviles movidos por motores eléctricos por baterías de ion-litio, cuyo funcionamiento no emite gases a la atmósfera. Los principales inconvenientes vienen derivados de la escasa autonomía que, por el momento, ofrecen estas baterías y por la falta de una infraestructura para realizar las recargas. Pero son dos inconvenientes que pueden resolverse. El primero, con el trabajo de la investigación y el segundo es sólo un problema de inversiones. **3**

HÍBRIDOS

La combinación de motores de combustión clásica junto a otros eléctricos que se recargan con el uso del automóvil es la mejor solución hasta que la industria no descubra nuevas alternativas eficaces. Están ya en el mercado, disminuyen la contaminación y el consumo, tienen gran autonomía y no tienen problemas de recarga. **4**

MOTORES DE COMBUSTIÓN

Los fabricantes están incrementando el rendimiento de los motores de combustión clásica, tanto de gasolina como diésel, con sistemas como la inyección directa o de depuración de gases. Con ello se han reducido las emisiones por debajo de 130 gramos por kilómetro y el consumo, en casi la mitad respecto a diez años atrás. **5**

ELÉCTRICO DEL FUTURO: PEUGEOT EX1

Prototipo eléctrico del futuro. Dos motores eléctricos de 125 kW, uno en cada eje, se encargan de propulsar al Peugeot EX1. No tiene caja de cambios ni más mandos que pedales y un volante-manillar de peculiar cinemática. La energía se almacena en unas baterías de ion-litio, funcionando a 800 voltios, una elevadísima tensión no empleada nunca en el sector del automóvil. **6**

RENAULT MÉGANE BERLINA.

EL COCHE PARA TRABAJAR
QUE TUS EMPLEADOS QUERRÁN
TENER FUERA DEL TRABAJO.



www.renault.es / 902 333 500

- ESP • Regulador-Limitador de velocidad
- Navegador Carminat Tom Tom integrado
- Climatizador Bi-Zona • Radio CD MP3 con Bluetooth
- Encendido automático de luces de cruce
- Limpiaparabrisas con sensor de lluvia

DRIVE THE CHANGE



Gama Mégane Berlina: consumo mixto (l/100km) desde 4,0 hasta 7,7. Emisión CO₂ desde 104 hasta 178.

Equipamientos opcionales o de serie según versiones.

Renault recomienda **elf**

COCHES Y MOTORES

REPORTAJES REALIZADOS POR NUESTROS COLABORADORES ALBERTO GÓMEZ-BRUNETE, PEDRO FÉLIX GARCÍA Y CARMEN ESPADA.

LAS MEJORES OPCIONES DE LA MANO DE NUESTROS PROFESIONALES DEL MOTOR

A FONDO...TOYOTA VERSO

Combinación perfecta entre vanguardia, confort y dinamismo para un turismo. El Toyota Verso se beneficia de los avances tecnológicos de Toyota Optimal Drive en toda su gama, con un 20 % más de potencia y un 12 % menos de consumo de combustible y de emisiones de CO₂.

HEMOS PROBADO...AUDI A6 3.0 TDI 204 CV MULTITRONIC

Audi convierte el A6 en la Berlina Premium por excelencia. Aunque algo más corto que su antecesor, su aspecto tiene

más prestancia. Pese a que el nuevo A6 mejora ostensiblemente con respecto al anterior, los precios son muy similares, entre otras cosas por su mejora de consumo y emisiones, que rebaja el impuesto de matriculación

HEMOS PROBADO...SEAT IBIZA COPA

Líder indiscutible en su segmento desde el año 2001 y uno de los modelos más vendidos del mercado, el Ibiza ha ampliado su oferta con la incorporación del paquete opcional COPA -disponible únicamente en el acabado Style-, mejorando aún más el atractivo del modelo español.





CARMEN ESPADA



El Toyota Verso se beneficia de los avances tecnológicos de 'Toyota Optimal Drive'.

A FONDO

EL MONOVOLUMEN SIN CONCESIONES

TOYOTA VERSO

DEPORTIVIDAD Y ESTABILIDAD SON LAS DOS CARACTERÍSTICAS MÁS RELEVANTES DEL DISEÑO DEL NUEVO VERSO, A LA VEZ QUE OFRECE UN ELEVADO GRADO DE COMODIDAD EN EL INTERIOR Y UNA GRAN ATENCIÓN AL DETALLE.

Partiendo del carácter dinámico del modelo anterior, ahora da un paso más en el inconfundible lenguaje de diseño de Toyota y divide el vehículo en dos zonas bien definidas. Visto de perfil, ese diseño en dos zonas se manifiesta claramente mediante una marcada línea de carácter que parte del extremo del paragolpes frontal, pasa por el extremo inferior de las puertas y sube luego por el pilar C para definir el alerón montado en el techo.

El frontal se caracteriza por las distintivas líneas del capó que fluyen desde la base de los pilares A; una contundente rejilla de dos barras horizontales que rodea desde abajo una prominente insignia de Toyota; unos grandes y rotundos conjuntos de faros, ajustados a la forma de las aletas delanteras, y un prominente faldón delantero que refuerza la presencia amplia y poderosa del monovolumen.

En la parte posterior, un práctico portón trasero de apertura ascendente, flanqueado por unos generosos conjuntos de faros de alta visibilidad, se adentra en el paragolpes trasero donde da lugar a una línea que sube por los lados hasta desvanecerse en los faros, lo que contribuye a acentuar la silueta del vehículo.

DISEÑO INTERIOR 'SMART WAVE'

Como reflejo del concepto 'Dynamic Lounge' del Verso, el nuevo interior está dominado por el dinamismo 'Smart Wave' (de línea elegante) del diseño del salpicadero, que eleva el estilo del habitáculo muy por encima de la funcionalidad convencional de un monovolumen tradicional.

El diseño vertical de la consola central incorpora un cambio de marchas avanzado especialmente ergonómico, colocando la palanca de cambio lo más cerca posible del volante. Con este potente diseño se diferencia la funcionalidad de la zona del conductor del confort relajado de la zona del pasajero delantero.

Ambas zonas están interconectadas por una nítida línea ondulada que recorre en toda su amplitud el salpicadero, que aloja el panel de instrumentos del conductor. El cuadro de mandos, que contiene las esferas cilíndricas del velocímetro y el cuentarrevolu-



El potente diseño vertical de la consola central diferencia la funcionalidad de cada zona.



Techo panorámico de una sola pieza que incorpora una persiana eléctrica de láminas que se puede abrir hasta cualquier punto de su recorrido.

El nuevo Toyota Verso combina la flexibilidad y funcionalidad genuinas de un monovolumen con el confort y el placer de conducción de un turismo convencional. Es la elección perfecta, sin renunciar a nada, entre los monovolúmenes compactos del segmento C.

El concepto 'Dynamic Lounge' (Comodidad Dinámica) de Toyota abarca la combinación de los distintos atributos clave del Verso: un diseño exterior vanguardista, un interior con un gran nivel en amplitud, confort, funcionalidad y flexibilidad, unas prestaciones de seguridad para ocupantes y peatones líderes en su categoría, y la calidad de marcha, el confort acústico y el comportamiento dinámico de un turismo convencional.

DISEÑO EXTERIOR EN DOS ZONAS

En comparación con el modelo previo al que sustituye en la gama (Corolla Verso), el Toyota Verso incrementa su longitud en 70 mm, hasta los 4.440 mm, así como su anchura en 25 mm, hasta los 1.795 mm, mientras que mantiene los 1.620 mm de altura.



NOS HA GUSTADO

La visibilidad del conductor mejorada porque:

- Se ha reducido el ángulo muerto bajo el capó 1.550 mm. al subir el nivel de cintura del conductor 25 mm.
- La adición de una pequeña ventanilla fija delantera mejora aún más la visibilidad al maniobrar.
- Se han ampliado los retrovisores alrededor del 40%. Incorpora un espejo retrovisor interior de conversación en la consola superior.
- El limpiaparabrisas de la luna trasera cubre un área un 10% mayor.
- La visibilidad trasera se incrementa gracias a una cámara montada en la parte posterior.
- En los modelos sin la pantalla del sistema de navegación por satélite en la consola central, la imagen de la cámara aparece en el retrovisor.
- Los faros delanteros proyectan un haz de luz más amplio y largo que mejora la visibilidad nocturna.
- Las luces traseras altas de freno, con tecnología LED, se encienden más rápido.



En el diseño exterior se delimitan dos zonas diferenciadas: la zona 1, que abarca el capó y el habitáculo, y la zona 2, que cubre el chasis y el espacio de carga trasero.

ciones, está desplazado para maximizar la visión que tiene el conductor de la carretera.

SISTEMAS DE ASIENTOS 'TOYOTA EASY FLAT-7'

El sistema 'Toyota Easy Flat-7' ofrece 32 combinaciones distintas de disposición de los asientos y ha sido reconocido ya como uno de los diseños de asientos más prácticos, flexibles e intuitivos existentes. El sistema del Verso ha sido revisado sustancialmente para aprovechar el incremento de 30 mm de la distancia entre ejes del modelo, con lo que permite disponer de asientos independientes en la segunda y la tercera fila, y ofrece un manejo simplificado, un mayor recorrido de deslizamiento de los asientos, más espacio para las piernas y un mayor confort global.

El espacio de carga, completamente plano con la segunda y la tercera fila de asientos abatidos, se ha alargado 185 mm, hasta los 1.830 mm, y se ha ensanchado 240 mm, hasta los 1.575 mm. Con

las tres filas de asientos colocadas, el volumen para equipaje ha aumentado de 65 a 178 litros, entre los mejores del segmento.

TECNOLOGÍA 'TOYOTA OPTIMAL DRIVE'

El 'Toyota Optimal Drive' presenta tanto una combinación de tecnologías avanzadas de gran alcance como programas de mejora interna diseñados para maximizar la potencia y la respuesta, y al mismo tiempo, minimizar el consumo de combustible y las emisiones de CO₂.

Todas las nuevas unidades diésel D-4D del Verso disponen de un sistema de inyección de combustible mejorado que incorpora unos nuevos piezoinyectores con 2.000 bares de presión del common-rail.

La gama, de cuatro motores, incluye uno de 2,0 litros y 126 CV y otro de 2,2 litros con 150 CV, ejemplo de la tecnología turbodiesel D-4D de Toyota, así como dos gasolina Valvematic de 1,6 y 1,8 litros, que presentan unas emisiones de CO₂ líderes en su categoría.

Valvematic es un innovador desarrollo del sistema de doble reglaje variable inteligente de válvulas (VVT-i Dual) de Toyota.

La adopción de la tecnología Valvematic en la gama de motores de gasolina ha dado lugar a una reducción de las emisiones de CO₂ y del consumo de combustible de hasta el 12%, y un aumento de la potencia del motor de hasta un 20%.

Con la nueva transmisión automática, AutoDrive S y MultiDrive S, de seis y siete velocidades respectivamente, se incorpora en el cuadro de mandos un indicador de conducción ecológica, que contribuye a un estilo de conducción con menos emisiones.

En los modelos con transmisión manual, un nuevo indicador de cambio de marchas sugiere al conductor que suba o baje la

El modelo ofrece una serie completa de sistemas de seguridad activa, incluido el sistema de frenado antibloqueo (ABS) de última generación con distribución electrónica de la fuerza de frenado (EBD), que tiene en cuenta las condiciones de la vía, la velocidad, la carga y la dinámica de la carrocería para distribuir automáticamente la fuerza de frenado con más eficacia.

La asistencia de frenado (BA) controla la velocidad de presión del pedal de freno para determinar si se pretende una maniobra de frenado de emergencia. Si el conductor aplica una fuerza de frenado insuficiente pero el sistema detecta la necesidad de un frenado de emergencia, aumentará automáticamente la presión hidráulica del sistema para optimizar la eficacia del frenado.

El control de estabilidad del vehículo (VSC+), que incorpora una compensación asistida a la dirección, contrarresta el subviraje o sobreviraje aplicando de forma independiente a las cuatro ruedas la fuerza de frenado adecuada, y aplicando al mismo tiempo la asistencia de dirección adecuada para ayudar al conductor a estabilizar el vehículo.

El sistema de control de tracción (TRC) aumenta el agarre de las ruedas en superficies accidentadas o agrietadas, mientras que la compensación de la dirección contribuye a contrarrestar la guiñada al frenar o acelerar.

El control de asistencia para arranque en pendientes (HAC) ofrece un mayor control del vehículo al detenerse en pendientes pronunciadas y arrancar sobre superficies resbaladizas. El sistema HAC está diseñado para ayudar a evitar que el vehículo retroceda cuando el pie del conductor pasa del pedal de freno al acelerador al arrancar en una pendiente.

En la seguridad pasiva el Verso está equipado con siete airbags de serie: airbags delanteros y laterales del conductor y el pasajero delantero, un airbag de rodilla del pasajero delantero, y airbags cortina lateral que ahora abarcan el habitáculo en toda su longitud, incluida la tercera fila de asientos.

Los asientos delanteros cuentan con reposacabezas activos anti-lesiones cervicales accionados por cable, y en el cuadro de mandos hay un indicador recordatorio de los cinturones de todos los asientos. Por otra parte, en la zona de los pies del conductor y el pasajero hay unas almohadillas absorbentes de la energía que reducen las lesiones de la parte inferior de las piernas.

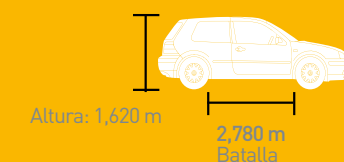
La fuerza de los impactos laterales se canaliza a través de las barras de refuerzo del suelo y el techo del vehículo, mientras que, por primera vez en un Toyota, se han montado unas almohadillas absorbentes de la energía a media altura de las puertas traseras y la cintura de los pasajeros traseros para reducir las lesiones.

El capó del Verso cuenta con una estructura absorbente de la energía y un armazón aplastable en su parte posterior para provocar los menores daños posibles en caso de impacto a peatones. ■

"La adopción de la tecnología Valvematic en la gama de motores de gasolina ha dado lugar a una reducción de las emisiones de CO₂"

DATOS DE INTERÉS

Toyota Verso 2.0 D-4D 126 T/M 6 vel.
5 asientos



Anchura: 1,790 m

Longitud: 4,440 m

146 g/Km
Emisiones de CO₂
combinado

1.540-1.625 kg.
Peso mínimo

1.740 litros (hasta
techo con 2ª y 3ª fila
abatida)
Capacidad
del maletero



ALBERTO GÓMEZ-BRUNETE



HEMOS PROBADO...

EL LUJO Y LA TECNOLOGÍA NO ESTÁN RENIDOS CON LA EFICIENCIA

AUDI A6 3.0 TDI 204 CV MULTITRONIC

AUDI PRESENTA EL NUEVO A6, QUE SUSTITUYE AL ANTERIOR MODELO LANZADO EN 2004 Y RENOVADO EN 2009.

El rediseño le da un toque más deportivo al nuevo A6 respecto al predecesor.

FAROS INTELIGENTES

Los faros pueden ser halógenos, de xenón o de diodos luminosos para todas las opciones. Los de xenón pueden modificar el haz, según la información recogida por una cámara, para dar el mayor haz posible sin deslumbrar a otros conductores. Además tiene en cuenta los datos del navegador, así si nos acercamos a la salida de una autopista o un cruce los orienta adecuadamente.

Audi ha puesto a la venta el nuevo A6, un vehículo completamente renovado y en el que la marca alemana ha dedicado todos sus esfuerzos para convertirlo en la berlina premium de referencia. El nivel de calidad de los acabados, el diseño interior, el milimétrico encaje de las piezas y el tacto de los materiales usados le colocan, sin duda ahora mismo, en la cúspide del sector. Los niveles de equipamiento, la tecnología de última generación y la cantidad de ayuda electrónica son otra de las grandes virtudes de este vehículo, ligeramente más corto y más ancho que el anterior, pero mucho más poderoso visualmente.

El A6 modelo 2011 está disponible con dos motores de gasolina (204 y 299 CV) y tres diésel (177, 204 y 245 CV). Con el motor diésel de 177 CV el consumo es 4,9 l/100 km, una cifra muy baja, la mejor del segmento. Con este motor de cuatro cilindros el coche se mueve con agilidad y rapidez y sus niveles de vibración y ruido son similares a los que llevan motor de seis cilindros y 204 y 245 CV, por lo que es una opción más que interesante pese a que inicialmente pueda parecer poco potente para un coche de este tamaño.

CONFORT Y ESTABILIDAD

El A6 puede tener tres tipos distintos de caja de cambio, una manual y dos automáticas. Las automáticas son de variador continuo (Multitronic) en las versiones de tracción delantera, y de doble embrague (S tronic) en las de tracción total.

Una de las mejoras del nuevo A6 con respecto al anterior es la eficiencia de sus motores, que se logra, en parte, por la reducción



El puesto de conducción es muy confortable y de una claridad asombrosa.

“Destaca la reducción del peso de la carrocería por la utilización de aluminio”



La calandra, algo más grande y los grupos ópticos de leds, muy agresivos.

de peso y del coeficiente aerodinámico, además de otros elementos de la carrocería y mejoras mecánicas. Destaca la reducción del peso de la carrocería por la utilización de aluminio.

El nuevo Audi A6 es un coche muy cómodo, principalmente por lo bien que está aislado acústicamente, sobre todo del ruido de rodadura. Una de las claves de su confort residen en las nuevas suspensiones. Puede tener dos tipos: una de muelles helicoidales y otra de muelles neumáticos combinados con amortiguadores controlados electrónicamente. Ambas ofrecen un excelente compromiso entre confort y estabilidad, si bien la neumática permite conseguir mayor suavidad o firmeza que la otra, en función del programa seleccionado: hay tres, denominados ‘Comfort’, ‘Auto’ y ‘Dynamic’.

Estos ajustes de la suspensión se seleccionan mediante el menú del ‘Audi Drive Select’ que también gestiona el funcionamiento de la dirección, el motor y el pedal del acelerador.

En las versiones con motor diésel estrena un cuarto programa, llamado ‘Efficiency’, que trata de obtener un consumo reducido de combustible retrasando los cambios de marcha a una más corta en las aceleraciones o limitando el funcionamiento del compresor del aire acondicionado.

Pese a que el nuevo A6 mejora ostensiblemente con respecto al anterior, los precios son muy similares, entre otras cosas por su mejora de consumo y emisiones, que rebaja el impuesto de

matriculación. De momento hay cinco versiones a la venta: el 2.8 FSi Multitronic 8 velocidades. De 204CV cuesta 47.040 euros; el 3.0 TDi Multitronic 8 vel. de 204CV, 48.140€; el 2.8 FSi quattro S Tronic 7 vel. de 204CV, 50.370€; el TDi quattro S Tronic 7 vel. de 245CV, 54.900€; y el 3.0 TFSi quattro S Tronic 7 vel. de 299CV, 57.600€.

IMPRESIONANTE DESPLIEGUE TECNOLÓGICO

El Audi A6 puede tener una cantidad abrumadora de equipamiento tecnológico, como el sistema que proyecta información sobre el parabrisas (Head-up display), el asistente activo de mantenimiento de carril (que mueve el volante solo para mantener el coche entre la líneas de la carretera), el sistema de aparcamiento semiautomático (mueve el volante sin que intervenga el conductor), la visión nocturna y la detección de obstáculos en el ángulo muerto.

El MMI touch lleva una zona sensible al tacto (como el ratón de los ordenadores portátiles) para introducir números de teléfono o direcciones en el navegador sin dejar de mirar la carretera. También puede tener conexión inalámbrica mediante tarjeta SIM para conectar a internet dispositivos como un móvil, un ordenador portátil o un iPad. Con ella, el navegador puede mostrar imágenes de Google Earth o introducir como destinos lugares que aparezcan en Google. ■



Un interior muy de la marca, sobrio, elegante y nutrido de elementos tecnológicos.

VERSIÓN HÍBRIDA

Más adelante habrá una versión híbrida, mecánicamente similar al Q5 hybrid quattro, con un motor de gasolina sobrealimentado de 211 CV combinado con uno eléctrico de 45 CV (la potencia máxima conjunta es 245 CV), que se alimenta con una batería de iones de litio. El consumo medio es 6,2 litros.

FICHA TÉCNICA

PRESTACIONES Y CONSUMO HOMOLOGADOS	
Audi A6 3.0 TDI 204 CV multitronic 8 vel.	48.140€
Velocidad máxima (km/h)	240
Aceleración 0-100 km/h (s)	7,2
Aceleración 0-1000 m (s)	--
Recuperación 80-120 km/h en 4ª (s)	--
Consumo urbano (l/100 km)	6
Consumo extraurbano (l/100 km)	4,7
Consumo medio (l/100 km)	5,2
Emisiones de CO2 (gr/km)	137
Impuesto de matriculación	4,75 %
DIMENSIONES, PESO, CAPACIDADES	
Tipo Carrocería	Turismo
Número de puertas	4
Largo / ancho / alto (mm)	4915 / 1874 / 1455
Batalla / vía delantera - trasera (mm)	2912 / 1627 - 1618
Coefficiente Cx - Superficie frontal (m2) -	0,26 - 2,3 - 0,60
Factor de resistencia	
Peso (kg)	1720
Capacidad del depósito de combustible	65 (l)
Volumen del maletero (l)	530
Número de plazas	cinco
MOTOR	
Combustible	gasóleo
Potencia máxima CV - kW / rpm	204 - 150 / 4500
Par máximo Nm / rpm	400 / 1250-3500
Situación	delantero longitudinal
Número de cilindros	6 en V 90º
Material del bloque / culata	hierro fundido / aluminio
Diámetro x carrera (mm)	83 x 91,4
Cilindrada (cm3)	2967
Relación de compresión	16,8
Distribución	4 válvulas por cilindro. dos árboles de levas en cada culata.
Alimentación	iny. directa (conducto común). admisión
variableTurbo compresor.	de geometría
variable. Intercooler	
TRANSMISIÓN	
Tracción	delantera
Caja de cambios	Automática , ocho velocidades
Desarrollos (km/h a 1.000 rpm)	
1ª	9,3
2ª	16,00
3ª	22,4
4ª	28,9
5ª	36,2
6ª	44,1
7ª	52,8
8ª	62,5
CHASIS	
Suspensión delantera	Independiente. Paralelogramo deformable.
Suspensión trasera	Frenos delanteros (diámetro mm)
Frenos traseros (diámetro mm)	
Tipo de dirección	
Diámetro de giro entre bordillos / paredes (m)	
Vueltas de volante entre topes	
Neumáticos	
Llantas	
Resorte helicoidal. Barra estabilizadora.	225/55 R17
Independiente. Paralelogramo deformable.	8,0 x 17
Resorte helicoidal. Barra estabilizadora.	
disco ventilado	
disco de cremallera	



PEDRO FÉLIX GARCÍA



COPA

COPA

Todas las versiones con equipamiento COPA se distinguen por un logotipo exclusivo en sus laterales.

HEMOS PROBADO...

EL IBIZA SE ENRIQUECE CON LA VERSIÓN COPA

SEAT IBIZA 1.6 TDI CR DPF 90CV COPA STYLE 5P

AUNQUE EL APELATIVO COPA PARECE TENER CONNOTACIONES EMINENTEMENTE DEPORTIVAS, LO CIERTO ES QUE LA NUEVA GAMA COPA DE SEAT LO QUE HACE ES OFRECER AL USUARIO UN EQUIPAMIENTO MÁS COMPLETO A UN PRECIO MUY COMPETITIVO.

“Para que esté exento del impuesto de matriculación va provisto de un filtro de partículas en su sistema de escape”

La marca de Martorell ha aumentado el equipamiento de casi todos sus productos. En el caso del León, los anteriores acabados *Reference* y *Style* son sustituidos por las nuevas versiones COPA, mientras que en los Ibiza, Altea y Altea XL, la innovación se centra en que el COPA se convierte en un nuevo paquete opcional.

El Seat León COPA no sólo aumenta su equipamiento de serie con nuevos tapizados, sino que además ha reducido su precio. La versión *COPA Reference* incorpora como nuevos equipamientos el climatizador, *Bluetooth* y ajuste lumbar en los asientos delanteros. El *COPA Style* incluye ahora navegador. Dichos equipamientos suponen un importante salto cualitativo además de una reducción en el precio de 160€.

Los nuevos equipamientos se añaden a la completa oferta de serie, como ABS y TCS, XDS, ESP con asistente de frenada de emergencia (EBA), airbag frontal para conductor y acompañante, laterales y de cortina, desactivación airbag de pasajero, anclajes Isofix en plazas traseras, elevallas eléctricas delanteras con funciones *one touch* y sistema antipinzamiento, retrovisores exteriores con regulación eléctrica, faros dobles, antena en techo con sistema antirrobo, ordenador de a bordo, testigo de pérdida de presión de neumáticos, faros antiniebla con función *cornering*, espejos retrovisores exteriores calefactados, volante multifunción, control velocidad de cruce, puerto USB, radio CD/MP3 con mandos en el volante, 6 altavoces y asistente de arranque en pendientes, entre otros.

A nivel de motorizaciones, el León *COPA Reference* está disponible con los propulsores 1.2 TSI de 105 CV, 1.6 TDI

CR de 90 CV, 1.6 TDI CR de 105 CV, más el 1.6 TDI CR de 105 CV *E-Ecomotive* (la versión ecológica de la gama León que cuenta con función “*Start/Stop*” y sistema de recuperación de energía). Por su parte, el acabado *COPA Style* se ofrece con las mecánicas 1.4 TSI de 125 CV, 1.6 TDI CR de 105 CV -con cambio manual y DSG-, 1.6 TDI CR de 105 CV *E-Ecomotive*, y 2.0 TDI CR de 140 CV.

Los paquetes COPA no suponen variación alguna en los precios y anteriores equipamientos de serie de las gamas Ibiza y Altea. Tanto el *Altea* como el *Altea XL* añaden como novedad en su oferta de opcionales, el nuevo paquete COPA, en este caso para los acabados *Reference* y *Style*, lo que sin duda aumenta su competitividad y atractivo.

MEJORAS PARA EL LÍDER

El Seat Ibiza es un líder indiscutible en su segmento desde el año 2001 y uno de los modelos más vendidos del mercado. El Ibiza ha ampliado su oferta con la incorporación del paquete opcional *COPA* -disponible únicamente en el acabado *Style*-, mejorando aún más el atractivo del modelo español.

El paquete *Style COPA* está disponible en las tres carrocerías del Ibiza -5p, SC y ST- y aporta los siguientes elementos: *Bluetooth*, puerto USB, paquete técnico (que incluye sensor de lluvia, sensor de luz de marcha y espejo interior antideslumbrante), cristales oscuros, llantas de aleación de 16” y tapizado específico.

En el Ibiza *ST*, el paquete *Style COPA* se añade al “*paquete almacenaje*”, compuesto por el apoyabrazos delantero, cajones

La marca de Martorell ha aumentado el equipamiento de casi todos sus productos.



Imagine la capacidad real del maletero del Ibiza por comparación con otra revista igual a la que está leyendo.



Las nuevas versiones COPA se ofrecen en los modelos Ibiza, León, Altea y Altea XL.

“Los paquetes COPA no suponen variación alguna en los precios y anteriores equipamientos de serie de las gamas Ibiza y Altea.”



El Seat Ibiza es líder en su segmento desde el año 2001 y uno de los modelos más vendidos del mercado.

A TENER EN CUENTA

Consumos bajos a cambio de prestaciones suficientes. Mayor equipamiento a cambio de menos precio.

ECHAMOS DE MENOS

Carencia de termómetro del líquido refrigerante y de testigo luminoso claro de alumbrado de cruce encendido.

En el caso del León, los anteriores acabados *Reference* y *Style* son sustituidos por las nuevas versiones COPA, mientras que en los Ibiza, Altea y Altea XL, la innovación se centra en que el COPA se convierte en un nuevo paquete opcional.

El Seat León COPA no sólo aumenta su equipamiento de serie con nuevos tapizados, sino que además ha reducido su precio. La versión *COPA Reference* incorpora como nuevos equipamientos el climatizador, *Bluetooth* y ajuste lumbar en los asientos delanteros. El *COPA Style* incluye ahora navegador. Dichos equipamientos suponen un importante salto cualitativo además de una reducción en el precio de 160€.

Los nuevos equipamientos se añaden a la completa oferta de serie, como ABS y TCS, XDS, ESP con asistente de frenada de emergencia (EBA), airbag frontal para conductor y acompañante, laterales y de cortina, desactivación airbag de pasajero, anclajes Isofix en plazas traseras, elevallunas eléctricos delanteros con funciones *one touch* y sistema antipinzamiento, retrovisores exteriores con

regulación eléctrica, faros dobles, antena en techo con sistema antirrobo, ordenador de a bordo, testigo de pérdida de presión de neumáticos, faros antiniebla con función *cornering*, espejos retrovisores exteriores calefactados, volante multifunción, control velocidad de cruce, puerto USB, radio CD/MP3 con mandos en el volante, 6 altavoces y asistente de arranque en pendientes, entre otros.

A nivel de motorizaciones, el León *COPA Reference* está disponible con los propulsores 1.2 TSI de 105 CV, 1.6 TDI CR de 90 CV, 1.6 TDI CR de 105 CV, más el 1.6 TDI CR de 105 CV *E-Ecomotive* (la versión ecológica de la gama León que cuenta con función “*Start/Stop*” y sistema de recuperación de energía). Por su parte, el acabado *COPA Style* se ofrece con las mecánicas 1.4 TSI de 125 CV, 1.6 TDI CR de 105 CV –con cambio manual y DSG–, 1.6 TDI CR de 105 CV *E-Ecomotive*, y 2.0 TDI CR de 140 CV.

Los paquetes COPA no suponen variación alguna en los precios y anteriores equipamientos de serie de las gamas Ibiza

y Altea. Tanto el *Altea* como el *Altea XL* añaden como novedad en su oferta de opcionales, el nuevo paquete COPA, en este caso para los acabados *Reference* y *Style*, lo que sin duda aumenta su competitividad y atractivo.

MEJORAS PARA EL LÍDER

El Seat Ibiza es un líder indiscutible en su segmento desde el año 2001 y uno de los modelos más vendidos del mercado. El Ibiza ha ampliado su oferta con la incorporación del paquete opcional *COPA* –disponible únicamente en el acabado *Style*–, mejorando aún más el atractivo del modelo español.

El paquete *Style COPA* está disponible en las tres carrocerías del Ibiza –5p, SC y ST– y aporta los siguientes elementos: *Bluetooth*, puerto USB, paquete técnico (que incluye sensor de lluvia, sensor de luz de marcha y espejo interior antideslumbrante), cristales oscuros, llantas de aleación de 16” y tapizado específico.

En el Ibiza *ST*, el paquete *Style COPA* se añade al “*paquete almacenaje*”, compuesto por el apoyabrazos delantero, cajones bajo los asientos delanteros (no disponibles en versión *Ecomotive*), redes en maletero, toma de 12V en maletero, anclaje *top tether* en asientos traseros, cajón bajo el maletero, 2 elásticos y ganchos en maletero, y compartimento bajo tapa del maletero.

El nuevo paquete *Style COPA* se ofrece en los motores gasolina 1.4 de 85 CV, 1.2 TSI de 105 CV *Start/Stop Ecomotive*, y en los Diesel 1.6 TDI CR de 90 y 105 CV. El precio es de 480,65€ con el 0,00% de Impuesto de Matriculación y 500,00€ con el Impuesto del 4,75%.

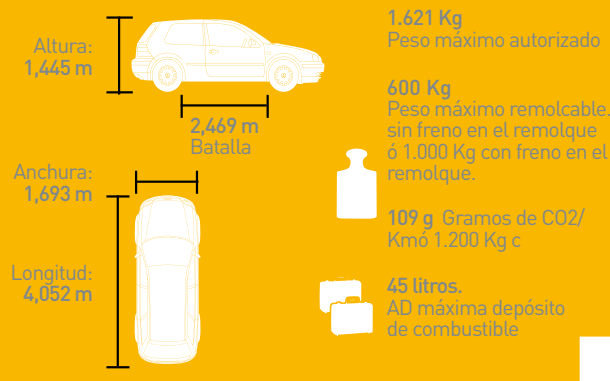
Sobrepasa en 5,2 cm la cota de los 4 metros, por lo que el nuevo Seat Ibiza merece ser encuadrado –aunque por muy poco– dentro de la categoría de los coches de tamaño medio y no en la de los pequeños. Las plazas delanteras son suficientemente amplias y muy cómodas, los asientos sujetan bien el cuerpo y ambos son regulables en altura pero carecen de apoyo lumbar ajustable. El volante es regulable en altura y en profundidad. El espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero resulta muy justo si se ha necesitado retrasar los asientos delanteros a tope. En contrapartida, el maletero posee muy buena capacidad de carga, la cual es posible ampliar aún más cuando así convenga abatiendo los asientos traseros, o ambos a la vez, o por partes asimétricas. En estos asientos traseros no sólo son abatibles los respaldos, sino también sus respectivas banquetas – como debería ser siempre–, lo que aumenta su utilidad.

El motor diésel de 90 caballos destaca por sus reducidos consumos a cambio de unas prestaciones suficientes. Para que esté exento del impuesto de matriculación va provisto de un filtro de partículas en su sistema de escape, lo que junto al largo desarrollo de su quinta marcha, le resta algo de brillantez en su poder de recuperación en las aceleraciones, obligando a tener que reducir a cuarta cuando se quiere sacar de este Seat Ibiza el máximo partido para coronar largos repechos o realizar adelantamientos con seguridad y rapidez. El comportamiento dinámico es excelente en toda circunstancia y trayecto, sobresaliendo especialmente su respuesta tan ágil y segura en carreteras de montaña. ■

FICHA TÉCNICA

MOTOR	diésel, delantero, transversal, de 4 cilindros en línea y cuatro válvulas por cilindro. Árbol de levas en cabeza movido por correa dentada.
CILINDRADA	1.598 c.c.
RELACIÓN DE COMPRESIÓN:	6,5 a uno.
POTENCIA FISCAL:	11,6 CVF.
POTENCIA MÁXIMA REAL:	90 CV a 4.200 r.p.m. (66 Kw).
POTENCIA ESPECÍFICA:	56,32 CV/litro.
RELACIÓN PESO/POTENCIA:	13,00 Kg/CV.
PAR MÁXIMO:	230 mN entre 1.500 y 3.450 r.p.m. Alimentación por inyección directa a alta presión. Aspiración forzada por turbocompresor.
TRACCIÓN	delantera.
CAJA DE CAMBIOS	manual, de 5 marchas adelante y una atrás.
EMBRAGUE	monodisco en seco.
DIRECCIÓN	electrohidráulica.
DIÁMETRO DE GIRO	entre paredes: 10,48 m.
FRENOS	de disco en las cuatro ruedas, autoventilados los delanteros, con doble circuito, servofreno y sistemas ABS y ESP.
SUSPENSIÓN	independiente en las ruedas delanteras, tipo McPherson, con barra estabilizadora y trasera de eje semirígido con brazos longitudinales. Muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos en todas las ruedas.
BATERÍA	de 12 V, 61 Ah y 72 A.
GENERADOR DE CORRIENTE:	Alternador de 110 A. Faros halógenos de doble parábola, más proyectores antiniebla. Número de luces blancas posteriores de marcha atrás: dos. Número de pilotos rojos traseros antiniebla: dos.
NEUMÁTICOS:	185/60 R 16.
RUEDA DE REPUESTO:	de tamaño normal, alojada en el interior del maletero.

DATOS DE INTERÉS



RESUMEN DE LA PRUEBA EN CIFRAS

Seat Ibiza 1.6 TDI CR DPF 90CV COPA Style 5p	
PRESTACIONES	
De 0 a 100 Km/h	11,8"
De 0 a 1.000 m	33,5"
Velocidad máxima	178 Km/h
CONSUMOS (*) a 90 Km/h	
a 120 Km/h	4,3 litros/100 Km
a 140 Km/h	6,9 l/100Km
En ciudad	6,3 l/100 Km a 20 Km/h
CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS DE LA PRUEBA	
Estado del suelo	seco
Viento	flojo

(*) Incluido el gasto del equipo de aire acondicionado.

LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LAS PERSONAS JURÍDICAS: DE LA NECESIDAD DE UN CONTROL PREVIO

LA ÚLTIMA REFORMA DEL CÓDIGO PENAL, REALIZADA POR LA LEY ORGÁNICA 5/2010, DE 22 DE JUNIO, QUE ENTRÓ EN VIGOR EL 23 DE DICIEMBRE DE 2010, HA SUPUESTO UN CAMBIO SUSTANCIAL EN EL RÉGIMEN DE LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LAS PERSONAS JURÍDICAS.

La máxima “*societas delinquere non potest*” (las personas jurídicas no delinquen), que impedía sancionar a las sociedades mercantiles ha dado paso a que las personas jurídicas son penalmente responsables, estableciéndose una responsabilidad penal con carácter autónomo respecto de la responsabilidad de la persona física que cometa el delito. Sin embargo, no es posible la condena por cualquier delito ya que la reforma circunscribe la responsabilidad penal a una serie de delitos, que configuran un elenco cerrado, *numerus clausus* de supuestos, no susceptibles de ampliación a otros delitos en virtud del principio de legalidad penal, pero que abarcan casi todos los que pueden ser cometidos. Entre las conductas típicas que podrían comportar responsabilidad penal para la sociedad estarían el blanqueo de capitales, corrupción entre particulares, revelación de secretos, delitos contra la propiedad industrial o intelectual, delitos medioambientales, etc.

Ese carácter autónomo va a suponer principalmente que la sanción a imponer a una persona jurídica no va a ser accesoria

CONDUCTAS TÍPICAS QUE COMPORTAN RESPONSABILIDAD PENAL

- Blanqueo de capitales
- Corrupción entre particulares
- Revelación de secretos
- Delitos contra la propiedad industrial o intelectual
- Delitos medioambientales

de la pena impuesta a la persona física. Su imposición no requiere el enjuiciamiento a una persona física, aún cuando la concreta persona física responsable no haya sido individualizada o no haya sido posible dirigir el procedimiento contra ella.

CONTROLAR LA RESPONSABILIDAD JURÍDICA

La modificación establece que las personas jurídicas serán penalmente responsables de los delitos cometidos en su nombre, o por su cuenta y en su provecho, por sus representantes legales y administradores de hecho o de derecho. Por tanto, no en cualquier caso podrá ser condenada la persona jurídica, debemos de encontrar ante un delito cometido por una de las personas antes señaladas, cometido en su nombre y provecho, o por empleados por no haberse ejercido el debido control.

Se establece como sanción mas frecuente la multa, si bien están previstas otras penas, todas ellas con la consideración de graves, tales como la disolución de la persona jurídica, la suspensión de sus actividades, la

clausura de sus locales y establecimientos por un plazo que no podrá exceder de cinco años, la prohibición de realizar en el futuro las actividades en cuyo ejercicio se haya cometido, favorecido o encubierto el delito, inhabilitación para obtener subvenciones y ayudas públicas, para contratar con el sector público y para gozar de beneficios e incentivos fiscales o de la Seguridad Social, por un plazo que no podrá exceder de quince años o Intervención judicial para salvaguardar los derechos de los trabajadores o de los acreedores.

Los criterios para poder imputar un delito a una persona jurídica se fundamentarán en la conducta de la entidad, esto es, en su organización y control interno, y no de la persona física autora del delito. Por ello, se va extendiendo la importancia y necesidad de tener un sistema de control, que permita acreditar ante un Juez que la empresa ha puesto todos los medios necesarios para evitar la comisión de un delito, lo que puede contribuir a eximir o atenuar la responsabilidad de la persona jurídica. Para conseguir este objetivo es necesario contar con **normas de conductas o códigos de prevención** que tendrían tres fases:

- Detección de riesgos penales, que comportaría un estudio de la estructura organizativa y de la actividad de la sociedad y un examen de los controles internos implantados.
- Diseño de la política preventiva consistente en definir las medidas de control interno que deberá implantar la sociedad, tales como la configuración de un órgano de control interno y un protocolo de actuación ante operaciones de riesgo.
- Realización de un plan de formación cuyo objetivo sea que el personal de la empresa tenga conocimiento de las medidas implantadas por la sociedad.

“Los criterios para poder imputar un delito a una persona jurídica se fundamentarán en la conducta de la entidad”

Para desarrollar el programa de prevención y detección de delitos es necesario que las empresas acudan a equipos de trabajo integrados por asesores legales especializados en Derecho Penal y en medidas de control interno para la prevención de delitos. ■





Si quieres comunicarnos cualquier cambio en tu empresa o asociación, escríbenos a feneval@feneval.com

AMERICAN EXPRESS BARCELÓ VIAJES REFUERZA SU COMITÉ DE DIRECCIÓN

American Express Barceló Viajes ha anunciado una nueva estructura de su Comité de Dirección, que pasa a estar formado por doce miembros, con cuatro incorporaciones estratégicas.

JOSÉ LUIS GIRALDEZ

Será el nuevo responsable de la división de Clientes y estrategia online, tras 13 años de experiencia en la compañía.

CHARLES DE BONNECORSE

Liderará el departamento de Ventas, en el segmento de Grandes Compañías como responsable de Cuentas Estratégicas y Desarrollo de Negocio.

ESTEFANÍA RUIZ DE ESQUIDE

Se incorpora al comité de Dirección de compañía, en el segmento PYMES, dentro de la división de Ventas.

PATRICIA TRILLO

En el área de Recursos Humanos, tras 10 años en la compañía, pasa a formar parte del equipo de Dirección de American Express Barceló Viajes.

CHRISTIAN STEIN DIRECTOR DE MARKETING DE SEAT

Christian Stein ha sido nombrado director de Marketing de SEAT y reportará directamente al Director Comercial, Paul Sevin. Se incorpora a SEAT procedente de PSA, donde ha ejercido toda su carrera profesional. Llegó al grupo automovilístico francés en 1991 y allí ha ocupado varios puestos de responsabilidad relacionados con la actividad comercial y el marketing. Desde 2008, era el director de Marketing de Peugeot en Reino Unido, tras cuatro años ocupando el mismo cargo en Bélgica y Luxemburgo.



PAUL SEVIN NUEVO VICEPRESIDENTE COMERCIAL DE SEAT

El director Comercial de SEAT, Paul Sevin, ha sido nombrado nuevo vicepresidente Comercial de la compañía, área que desde hacía un año dirigía de forma temporal el presidente de SEAT, James Muir. Sevin, de 59 años y natural de Avranches (Francia), llegó a SEAT hace un año. Es licenciado en la escuela de negocios HEC, en París. Con el nombramiento de Sevin, SEAT culmina la renovación de su Comité Ejecutivo, compuesto por ocho miembros, el presidente y siete vicepresidentes.



KARL-FRIEDRICH STRACKE OPEL CAMBIA SU CONSEJERO DELEGADO

Opel ha cambiado a su actual consejero delegado, Nick Reilly, por Karl-Friedrich Stracke. Reilly va a seguir siendo el presidente de General Motors en Europa y presidirá el consejo de supervisión de Opel. Stracke, de 55 años, trabaja en Opel y General Motors desde 1979, y ha sido desde 2009 director de Desarrollo del grupo estadounidense responsable del área de Tecnología y Producto.



NOMBRAMIENTOS EN LA ESTRUCTURA DE DIRECCIÓN DE ADIF

Luis Fernando López Ruiz y Alfonso Ochoa de Olza Gale han sido nombrados directores generales de Desarrollo Estratégico y Relaciones Internacionales y de Operaciones e Ingeniería, respectivamente. Estos nombramientos responden a la jubilación de Vicente Gago Llorente y Manuel Sánchez Doblado, anteriores directores generales de Desarrollo Estratégico y Relaciones Internacionales y de Operaciones e Ingeniería, respectivamente.



Nuevo Peugeot 508. Quality time.



Atención al cliente 902 366 247

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL PEUGEOT FINANCIACIÓN Gama 508: Consumo mixto (L/100km): entre 4,4 y 7,3. Emisiones de CO₂ (g/km): entre 115 y 169.

Desayuno con el Consejo, conferencia con internacional, firma de contrato con tu principal cliente... tu día a día apenas te deja tiempo para ti. Pero hoy todo cambia. Porque llega el nuevo Peugeot 508, equipado con tecnología de última generación, con motorizaciones que consiguen altas prestaciones y mejoran la eficacia medioambiental y con una habitabilidad y equipamiento que hará que desde hoy mismo puedas vivir una nueva experiencia al conducirlo.

NUEVO PEUGEOT 508



PEUGEOT
MOTION & EMOTION



JAVIER COROMINA

TAMBIÉN HAY QUIEN LOS ODIA

“En aquel viaje por carretera nacional el conductor fue hablando constantemente con su coche”

Lo normal es que despierten admiración, cariño, amor... pero en algunas personas suscitan sentimientos contrarios, que pueden llegar al odio sarraceno. Los primeros se suelen manifestar en la etapa de inicio de la relación, y los segundos, en las fases avanzadas, aunque hay casos distintos. No me estoy refiriendo a la relación matrimonial, en la que también puede ocurrir, claro, sino al vínculo hombre-automóvil. O mujer-automóvil, por supuesto, no hace falta decirlo, pero con los vientos que soplan conviene aclarar las cosas.

Siendo jovencito hice un trayecto Madrid-Zaragoza en el coche de un colega de mi edad que estaba enamorado no sólo de su coche, sino de los automóviles en general, algo así como esos maridos que se les ve muy a gusto con sus legítimas y, de vez en cuando, se van de picos pardos. Éste, a quien ahora me refiero, se pasaba casi todo su tiempo libre en talleres mecánicos, viendo coches destripados y comentando características con mecánicos que él conocía. Pero su verdadero amor era su propio automóvil.

En aquel viaje por carretera nacional, pues no se habían inventado todavía las autopistas, el conductor enamorado fue hablando continuamente con su vehículo y animándolo. Venga, bonito. Pasa a ese pasmarote. Tira, tira, arrea un poco más, que ya se acaba la cuesta. Cosas así. Además, cuando culminaba alguna de las tareas que le encomendaba, se besaba

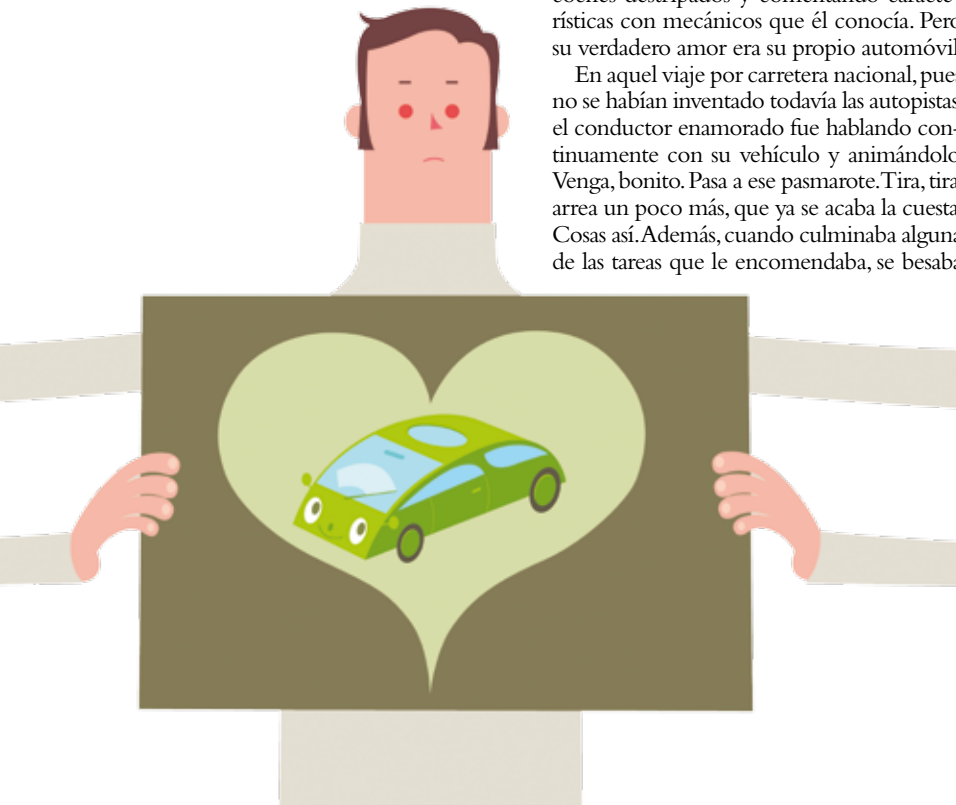
los dedos y, con ellos, daba unos golpecitos cariñosos sobre el volante.

Luego están quienes te hablan de sus coches, te los enseñan como si los hubieran construido ellos mismos y te cuentan sus proezas. Pero ahí ya pueden entrar otras circunstancias, por lo general la vanidad, el deseo de divulgar lo bien que conducen y el poder adquisitivo de que disfrutan.

En el extremo opuesto se encuentran quienes padecen amaxofobia, palabreja con la que han etiquetado los psicólogos a las personas que no les gusta conducir, temen al coche o llegan a odiarlo. Son poco conocidas, quizás por vergüenza a confesarlo, pero *haberlas hailas*. A algunos no les gusta conducir y, simplemente, buscan excusas para escaquearse, porque prefieren que los lleven otras personas de quienes se fían, pero existen quienes tienen verdadero pánico a la conducción y sienten odio hacia su propio coche.

Esa presunta vergüenza a la confesión de la amaxofobia, hace que resulte muy difícil calcular el número de personas afectadas por tal angustia, pero quienes dedican sus jornadas laborales a tales estudios hablan de un 33%. Parece mucho, ¿no? Y de ese 33% de paisanos amaxofóbicos (¿se dirá así?), el 18% sufre el trastorno de manera radical y paralizante, o sea, que no conducen aunque los destierren o los condenen a galeras. Sin embargo, aclaran los psicólogos, son mucho más frecuentes quienes buscan excusas para no conducir: días de lluvia, carreteras muy cargadas, noche oscura y tenebrosa... O se agarran a la legalidad: es que he bebido en la comida y ahora están muy bajos los índices de alcoholemia; o es que últimamente no está muy fino mi coche, el otro día se me desvió él sólo y casi me salgo de la carretera; o conduce tú, hombre, que lo haces mucho mejor.

Y para terminar este ligero y poco riguroso estudio, hay que señalar que la palabreja amaxofobia es más griega que el Partenón, *amazo*, significa carruaje y *fobia*, pues eso, manía. Conviene reconocer que queda más docto que llamarle hartura de coche o asqueamiento de la carretera, pero deberían fomentarse las lenguas propias y llamarle *cotxefobia*, en catalán, u “odiocoche”, en castellano. ■



NUEVO CITROËN C3 BUSINESS
NO ES UN GASTO. ES UNA INVERSIÓN.



CITROËN *prefiere* TOTAL

CONSUMO MIXTO (L/100 KM) / EMISIÓN CO₂ (G/KM): C3: 3,8-6,9 / 99-158

Una buena inversión siempre es una buena noticia, y el nuevo Citroën C3 Business, lo es. Es el vehículo que mejor se adapta a las necesidades de su empresa, por economía, equipamiento y financiación. Su polivalencia y sus dimensiones lo convierten en uno de los mejores vehículos para la ciudad y en una gran oportunidad para su empresa.

EQUIPAMIENTO CITROËN C3 BUSINESS:

ABS | AYUDA FRENADO URGENCIA Y REPARTIDOR ELECTRÓNICO DE FRENADA | 6 AIRBAGS | PROYECTORES ANTINEBLA DELANTEROS | ORDENADOR DE A BORDO | CONNECTING BOX (BLUETOOTH, USB Y TOMA AUDIO)



CRÉATIVE TECHNOLOGIE



SEAT EXEO. SI LO PRUEBAS, LO COMPRAS.

Puede que hasta ahora no supieras que el SEAT Exeo viene con volante multifunción y llantas de aleación. Quizás ignoraras que cuenta con USB y Bluetooth®. O que viene con sensor de parking trasero y encendido de luces automático. Pero hay algo seguro: de haberlo sabido, lo habrías probado. Y cuando uno prueba un SEAT Exeo, lo compra. Ya lo sabes.

- ESP
- LLANTAS DE ALEACIÓN
- CONTROL DE VELOCIDAD DE CRUCERO
- 7 AIRBAGS
- VOLANTE MULTIFUNCIÓN

- FAROS ANTINEBLA
- CLIMATIZADOR
- SENSOR DE PARKING TRASERO
- RADIO CD-MP3
- BLUETOOTH®

- SENSOR DE LLUVIA
- USB
- ENCENDIDO DE LUCES AUTOMÁTICO

SEAT EMPRESAS.

Consumo medio ponderado de 5,2 a 7,7 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 136 a 179 g/km.

Modelo visualizado EXEO Sport.

información: 902 102 650

GRUPO VOLKSWAGEN