

ALQUILER DE COCHES



FENEVAL

Federación Nacional Empresarial
de Alquiler de Vehículos

n°172
julio
agosto
2012

HABLAMOS CON...

**Cristóbal Cremades
Rodríguez**
Secretario General
de Tráfico

“Es un objetivo irrenunciable para la DGT la implantación de la Administración Electrónica como una nueva forma de relacionarse con todos los actores”



ASAMBLEA ANUAL

Miguel Ángel Saavedra, nuevo presidente ejecutivo de Feneval

La Asamblea Anual de la Federación, que se celebra en Córdoba del 19 al 21 de septiembre, será su primera convocatoria tras su nombramiento

ECONOMÍA AHORA

Sube el IVA pero no el turismo

Tras las medidas adoptadas por el Gobierno respecto al IVA, analizamos sus consecuencias. También para el rent a car, el sector peor parado dentro del Turismo



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

A3

2

1



El nuevo Audi A3 empieza la cuenta atrás.
www.audi.es/a3

Adelántate. Infórmate en tu concesionario de las exclusivas ediciones de lanzamiento del nuevo Audi A3 y descubre una forma de conducir más tecnológica e intuitiva.

DESDE LA NUEVA PRESIDENCIA DE FENEVAL

“Un programa de actuaciones orientado en una doble dirección: la potenciación económica y el aumento de nuestra base social; y nuestra consolidación como asociación de referencia para las administraciones públicas en todo lo relacionado con nuestro sector”

Queridos amigos,

Creo que no necesito presentarme porque afortunadamente muchos años de trabajo en el mundo del rent a car y concretamente en su asociacionismo empresarial, como miembro de la Junta de FENEVAL y portavoz de la misma, justifican sobradamente el que me sienta liberado de tal tarea.

Sin embargo, me parece obligado dirigirme a todo el colectivo que de alguna manera se vincula a nuestro sector, bien sean las distintas empresas integradas en nuestra Federación, las administraciones con las que estamos más en contacto, los fabricantes y concesionarios y, muy especialmente, los clientes de nuestras empresas, desde mi nueva posición como Presidente Ejecutivo de Feneval, cargo para el que he sido elegido en la reciente asamblea extraordinaria del día 17 de julio.

El modelo elegido de Presidencia Ejecutiva, significa un cambio importante en el funcionamiento de nuestra Federación y una apuesta por la profesionalidad en una situación muy difícil para el sector, como consecuencia de la atroz crisis que nos asola, unida a la dificultad intrínseca de sustituir un liderazgo absolutamente carismático e irreplicable como fue el de nuestro Presidente José Luis Urrestarazu, al que desde aquí quiero recordar con gratitud por todo lo que en estos años pude aprender sobre la defensa del rent a car y la bandera de Feneval.

El modelo con el que afrontamos el cambio de trayectoria, responde al definido en nuestra asamblea del año pasado en Valencia, y pone fin a una transición que ha dirigido en circunstancias bien complicadas Carlos Jiménez, al que sería injusto no agradecer públicamente sus desvelos, su trabajo infatigable por buscar fórmulas de consenso entre las distintas sensibilidades de asociaciones y empresas y, en definitiva, por su permanente actitud de colaboración antes y después de mi elección.

Tal como señalaba más atrás, se inicia una navegación llena de incógnitas en un clima económico muy degradado y que nos obligará a trabajar a todas las asociaciones que integran FENEVAL y a los órganos rectores de ésta para superar la crisis, como Federación y contribuyendo como tal a ayudar a las empresas asociadas tanto en su relación con las administraciones, mejorando en lo posible la regulación que nos afecta, como en lo que se refiere a la imagen de nuestra actividad entre nuestros clientes.

En la próxima asamblea anual de Córdoba, que probablemente coincida con la publicación de este número de la revista, tendré ocasión de someter a la Junta Directiva y posteriormente a la propia Asamblea un programa de actuaciones orientado en una doble dirección: por un lado la potenciación económica y el aumento de nuestra base social mediante la generación de nuevas vías de financiación, la captación de afiliados, el desarrollo de asociaciones absolutamente estratégicas para el sector, etc. Y por otro, en lo que atañe a nuestra consolidación como asociación de referencia para las administraciones públicas en todo lo relacionado con nuestro sector y muy especialmente con los responsables de las áreas de Transporte, Tráfico, Hacienda y Consumo.

Debo concluir, pero antes quiero ponerme a disposición, tanto en mi condición de presidente como personalmente, de todos los que tienen algo que ver con nuestra actividad, pero muy especialmente de todos los empresarios que luchan día a día por dar el mejor servicio a los clientes y mantener la actividad de sus empresas en medio de la enorme tormenta económica que nos golpea desde hace demasiado tiempo. ■

Miguel Ángel Saavedra
 PRESIDENTE EJECUTIVO DE FENEVAL





CRISTÓBAL CREMADES RODRÍGUEZ SECRETARIO GENERAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

“SE HA PASADO DE UN ORGANISMO BUROCRÁTICO Y CONTROLADOR A UN ORGANISMO IMPULSOR Y DEFINIDOR DE POLÍTICAS PÚBLICAS SEGURAS Y SOSTENIBLES”

EN PLENA CAMPAÑA DE REGRESO VACACIONAL Y EN UN AÑO LLENO DE REFORMAS PARA LA DGT, CONOCEMOS DE PRIMERA MANO LA EVOLUCIÓN DE LA PERCEPCIÓN DEL USUARIO Y SUS NUEVOS HÁBITOS EN MATERIA DE TRÁFICO. AL MISMO TIEMPO, PONEMOS EL FOCO EN LAS MEDIDAS QUE AFECTAN AL RENT A CAR, COMO EL PROCESO TELEMÁTICO DE MATRICULACIÓN, A TRAVÉS DE SU NUEVO SECRETARIO GENERAL

SUMARIO

n°172
julio
agosto
2012

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



FENEVAL

Presidente: Miguel Ángel Saavedra
Consejo editorial: Miguel Ángel Saavedra, Manuel García Martínez, Manuel Dapena, Ángel Fernacha, Estanislao de Mata, M^a Mar Medina, Alberto Martín.
E-mail: feneval@feneval.com
Web: www.feneval.com
Colaboradores: Javier Coromina, Pedro Félix García, Alberto Gómez-Brunete, Carmen Espada, Yovanna Blanco, M^a Mar Medina, Lola Montes.
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



Circulando a velocidades bajas, la falta de "limpia" en la luneta dificulta la visibilidad hacia atrás cuando llueve.

05 HABLAMOS CON...

Cristóbal Cremades Rodríguez, Secretario General de la Dirección General de Tráfico.

12 ACTUALIDAD

Feneval ha presentado sus alegaciones al texto del anteproyecto de Ley por el que se modifica la de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Analizamos las consecuencias para el rent a car en Baleares tras la aprobación del Decreto Ley 6/2012.

15 NUESTRAS ASOCIACIONES

Manuel García asume la presidencia de ANEVAL, Asociación Nacional Empresarial de Vehículos de Alquiler, tomando el testigo de Jose M^a López Brocos.

La Asociación Empresarial de Alquiler con y sin conductor de Madrid, ASEVAL-Madrid, celebra su asamblea anual coincidiendo con la de Feneval, el 20 de septiembre.

El Comité Madrileño de Transporte por Carretera se opone a la implantación del peaje en las carreteras de la Comunidad de Madrid.



El proyecto de implantación de peajes en la Comunidad de Madrid no se implantará hasta 2013.



Más de 150 representantes del sector del alquiler de vehículos se reúnen en Córdoba para la celebración de la Asamblea General 2012 de Feneval.

16 NOTICIAS FENEVAL

Feneval se reúne en Córdoba para la celebración de la 40ª edición de su Asamblea General, en la que se confirma el cambio de presidencia, que asume Miguel Ángel Saavedra.

18 ECONOMÍA AHORA

El aumento del IVA sigue siendo materia de debate especialmente en el ámbito turístico. Sus consecuencias, a examen. Yovanna Blanco, Periodista especializada Economía/Turismo.

24 TRIBUNA JURÍDICA

Última parte sobre la REFORMA LABORAL: en materia de extinción de contratos de trabajo.

28 COCHES Y MOTORES

A fondo. Peugeot 208 1.6 e-HDi FAP 92 CV.

34 HEMOS PROBADO

Opel Ampera.
Hyundai i20 5p 1.4 CRDi City 90 CV.

45 NOMBRAMIENTOS

Novedades e incorporaciones de interés en el sector.

46 PERSONAJES Y COSTUMBRES

Nuevas profesiones. Javier Coromina.

¿OBJETIVOS RECAUDATORIOS CON EL SISTEMA DE MULTAS?

“Dentro de las acciones estratégicas se encuentran medidas de vigilancia y control cuya idea central es “hacer más efectiva la disciplina de los conductores”. Las acciones de vigilancia deben estar acompañadas por un sistema o procedimiento sancionador eficaz, que sea capaz de resolver en un breve plazo y así fomentar el carácter pedagógico. La sanción pecuniaria

está presente en cualquier procedimiento sancionador y sobre cualquier materia. El objetivo central consiste en reducir la siniestralidad de nuestras carreteras y una aplicación correcta de la sanción pecuniaria junto con la pérdida de puntos si es grave o muy grave permite:

1. Disuadir al infractor reincidente que ve cómo se agotan sus puntos.

2. Valorar las infracciones como pérdida del crédito concedido por su incidencia social.

3. Favorecer la formación vial mediante la realización de los cursos para la recuperación parcial y total de puntos.

4. Responsabilizar al conductor por sus actuaciones y fomentar la cultura de la seguridad vial.”

■ **Pertenece a la Escuela Superior de Técnicos de Tráfico desde 1992, son dos décadas dedicado a un sector muy concreto, ¿cómo considera que ha evolucionado en este tiempo, tanto el organismo como la percepción de los ciudadanos del mismo?**

La Dirección General de Tráfico ha evolucionado notablemente desde sus orígenes. Su evolución va ligada a la sufrida por el propio concepto de Seguridad Vial, entendiéndose hoy en día como el derecho de los ciudadanos a una movilidad sostenible y segura. Se ha pasado de un organismo burocrático y controlador a un organismo impulsor y definidor de políticas públicas seguras y sostenibles que garanticen la movilidad de los ciudadanos.

Creo que, en general los ciudadanos valoran de forma satisfactoria esta evolución y perciben a la DGT, a través de los servicios que presta, como la entidad líder de la seguridad vial en España.

■ **En los últimos meses se han puesto en marcha distintas campañas para evitar la accidentalidad en las carreteras, ¿qué más medidas se van a tomar en este sentido?**

La DGT tiene programadas varias campañas selectivas para tratar algún tema específico como la distracción, el uso de casco o sistemas de retención infantil, las carreteras secundarias, la velocidad, el alcohol y últimamente estamos poniendo en marcha, para que su vigilancia sea continua, la detección de drogas.

También nos preocupan los motoristas, ciclistas y peatones y su relación con todo el entorno del tráfico y entre ellos. Estamos trabajando en una nueva redacción del reglamento de circulación para atajar los problemas que han ido surgiendo en este sentido.

■ **La Dirección General de Tráfico ha sido totalmente reestructurada este año, con modificaciones importantes en la política de actuación de la DGT con el cambio de Gobierno y con María Seguí a la cabeza.**

Efectivamente, a través del Real Decreto 400/2012 se establece una nueva estructura orgánica básica que permite ejercer de forma eficaz las funciones encomendadas. Se crean dos subdirecciones nuevas:

- Intervención y Políticas Viales.
- Análisis y Vigilancia Estadística.

En la Subdirección General de Intervención y Políticas Viales se integra como novedad la nueva Unidad de Coordinación en Materia de Asociaciones de Víctimas de Accidentes de Tráfico, que configurará una red integral de ámbito nacional de información y atención a las víctimas de accidentes de tráfico a través de unidades de información ubicadas en las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Por otro lado, mediante la reciente creación de una Subdirección de Análisis y Vigilancia Estadística se pretende llevar a cabo la coordinación de la investigación en materia de seguridad vial dentro de la propia Jefatura Central de Tráfico, así como priorizar las investigaciones a realizar por profesionales en la materia, fundamentalmente en universidades y centros de investigación, de acuerdo con los intereses estratégicos del Organismo.

De igual modo, la gestión del tráfico y la movilidad, a través de la red de centros de gestión del tráfico de la DGT, proporciona información a la ciudadanía sobre el estado de las carreteras, coordina a los distintos agentes implicados en asegurar la movilidad y la seguridad vial, y sirve de instrumento para la adopción inmediata de decisiones que garanticen la máxima fluidez, seguridad y fiabilidad en la circulación por carretera”

■ **La conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, sobrepasar los límites de velocidad, la falta de uso del cinturón... ¿qué es lo que más preocupa a la DGT?**

Estamos trabajando intensamente sobre el tema drogas-conducción. El consumo de drogas o de algunos medicamentos y,

“Se ha previsto que la DGT favorezca la modernización del proceso de articulación del *crédito stock* mediante la puesta a disposición de todos los interesados de una plataforma on line que permita automatizar el tratamiento de la información y la custodia de la Tarjeta ITV electrónica”

aún más, su mezcla con el alcohol, aumenta exponencialmente el riesgo de sufrir un accidente.

Los datos de conductores fallecidos en accidentes de tráfico muestran que con frecuencia se detecta drogas de abuso en ellos.

Tenemos estudios que demuestran que el conducir después del consumo de sustancias psicoactivas es un hecho frecuente en España. Aparte del etanol, casi un 11% de conductores conducen tras haber consumido sustancias (drogas de abuso) que pueden afectar la capacidad para una conducción segura. El cannabis (THC) y la cocaína son las dos sustancias más frecuentemente halladas.

■ **Los datos siguen hablando de gran número de accidentes por distracciones. En 2011, 606 personas fallecieron en 566 accidentes por este motivo y la DGT ha puesto en marcha campañas específicas para ello al inicio de este año, ¿han obtenido los resultados esperados?**

Para circular con seguridad es necesario centrar toda nuestra atención en la tarea de conducir.

Marcar un número de teléfono móvil, responder a una llamada telefónica, encender un cigarrillo, ajustar la radio o el reproductor de CD mientras se conduce, supone apartar la vista de la carretera durante un tiempo, periodo en el que el vehículo circula sin control y pueden surgir circunstancias que provoquen un grave accidente.

El tipo de accidente más frecuente debido a la distracción es la salida de la vía, choque con el vehículo precedente o atropello.

En comparación con el año anterior, el primer semestre del año presenta una reducción en la siniestralidad del 5%. Al final del año habrá que hacer balance y ver si mejoramos en este sentido.

■ **¿Cuáles son las principales acciones previstas por parte de la DGT a corto/medio plazo?**

La Directora General en su comparecencia ante la comisión de movilidad del congreso enumeró varias líneas de trabajo. En mi opinión, las más importantes son:

- Drogas-Conducción. Tolerancia cero. Controles continuos y aleatorios.
- Ciclistas y peatones. Convivencia. Nuevo Reglamento de Circulación.
- Velocidad en carreteras Secundarias.



GESTIÓN DE MULTAS SEGÚN EL USUARIO DEL VEHÍCULO

ES INTERESANTE PARA LAS ALQUILADORAS DE COCHES EL MODO EN QUE SE GESTIONAN LAS MULTAS TENIENDO EN CUENTA EL CONTROL DEL USUARIO DEL VEHÍCULO, ¿SE TRABAJA EN ESTA LÍNEA DESDE TRÁFICO?

“Sin duda es una línea muy interesante de trabajo que va poco a poco dando sus frutos. La figura del conductor habitual. Así como también que puedan inscribirse en el registro de vehículos los arrendatarios financieros (leasing o renting) junto con la dirección electrónica vial y el tablón edictal de sanciones configuran una serie de medidas que ahorran costes a todos los sectores y permiten conocer en todo momento el estado de la tramitación. Es un objetivo irrenunciable para la DGT la implantación de la Administración Electrónica como una nueva forma de relacionarse con todos los actores”.

“En comparación con el año anterior, el primer semestre del año presenta una reducción en la siniestralidad del 5%. Al final del año habrá que hacer balance y ver si mejoramos en este sentido”

ZOOM PERSONAL

Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, Cristóbal Cremades pertenece a la Escala Superior de Técnicos de Tráfico y es titulado en Función Gerencial de la Administración Pública por Evade. Lleva más de 20 años en este sector, como él resume, “toda mi vida laboral”, pasando por diferentes puestos de responsabilidad dentro de la Dirección General de Tráfico - Jefe Local de Tráfico, Jefe Provincial de Girona y Madrid- hasta su actual competencia como Secretario General de la DGT. Gallego de nacimiento, su ciudad de origen es La Coruña, se muestra seguidor absoluto de baloncesto, especialmente del Estudiantes.



■ Obtención y reobtención del permiso de conducción. Actualización de las condiciones psicofísicas para conducir.

■ En los últimos años parece que los conductores han ido adquiriendo una mayor concienciación de los peligros que existen al volante y han ido bajando los datos de siniestros y víctimas, pero, ¿es esa su perspectiva?, ¿a qué se debe en ese caso la evolución de la conciencia ciudadana?

Creo que en gran medida nuestra sociedad es plenamente consciente que todo desplazamiento implica un riesgo y por tanto todas las medidas adoptadas para minimizarlo son bien acogidas. La suma de la responsabilidad individual, el respeto a las normas y el rechazo social contribuye de manera muy efectiva a una convivencia cívica y responsable. Nuestra sociedad sabe que los accidentes son evitables y que no pueden ser concebidos como el tributo necesario para el progreso. Se puede y se debe actuar y en este sentido el rechazo social a aquellos que se recrean inquebrantar las normas es incuestionable. En esto las campañas de tráfico y el permiso por puntos han ayudado.

■ El proceso telemático de matriculación es de gran ayuda para las empresas de rent a car y la DGT acaba de presentar junto a la Asociación de Entidades Financieras, Asnef, su sistema de matriculación telemática de vehículos, ¿cómo funcionará?, ¿a partir de cuándo?

En la actualidad, constituye una práctica habitual que los importadores y distribuidores de vehículos recurran al denominado crédito stock para obtener la financiación necesaria para la compra de vehículos previa a su posterior venta a los consumidores finales.

Para ello, se ha previsto que la Dirección General de Tráfico favorezca la moderni-

zación del proceso de articulación del crédito stock mediante la puesta a disposición de todos los interesados de una plataforma on line que permita automatizar el tratamiento de la información y la custodia de la Tarjeta ITV electrónica.

El sistema trata de facilitar la obtención de información sobre el estado de la tramitación de la financiación y la matriculación de los vehículos y, por extensión, lograr una mayor agilidad en las ventas, al disminuir el tiempo de permanencia de los vehículos en los concesionarios, lo que contribuirá a impulsar un sector que está experimentando el menor volumen de matriculación de vehículos de los últimos años. Está previsto implementarlo a principios de 2013.

■ Por último, es inevitable preguntarle por las operaciones especiales de la DGT, a propósito de la temporada estival que finalizamos ahora, ya que aumentan los riesgos en las carreteras. Aunque también es cierto que se habla de menor número de desplazamientos vacacionales a consecuencia de la crisis económica, ¿es así?

Aunque los desplazamientos han disminuido de forma general a lo largo de todo el año. En verano se producen más desplazamientos de largo recorrido por motivos de ocio y descanso así como pequeños desplazamientos a segundas residencias, fiestas de los pueblos, etc. Por tanto, es una época en la que hay que extremar la precaución. La concentración de vehículos ya no es tan intensa en determinados días (1 de agosto, 31 de julio). La gente va escalonando sus días de vacaciones y su permanencia en el lugar del veraneo se ha reducido. Por tanto, vamos a poner más atención a los fines de semana largos y pequeños desplazamientos en lugar de veraneo por las carreteras secundarias. Nos vamos adaptando a los nuevos hábitos. ■

NUEVO MOTOR ENERGY dCi 110
sólo **3,5l/100km**
con **STOP & START**



f Renault España YouTube Renault ESP

www.renault.es / 902 333 500



RENAULT MÉGANE BERLINA 2012 DRIVE THE CHANGE
FABRICADO EN ESPAÑA



Gama Mégane Berlina 2012: consumo mixto (l/100km) desde 3,5 hasta 7,9. Emisión CO₂ (g/km) desde 90 hasta 181.

Renault Mégane Berlina dCi Energy 81kW (110CV). Renault recomienda elf



FENEVAL RESPONDE

¿SON VÁLIDOS LOS JUSTIFICANTES PROFESIONALES DE LOS GESTORES PARA CIRCULAR MIENTRAS SE TRAMITA LA TRANSFERENCIA EN LAS JEFATURAS PROVINCIALES DE TRÁFICO?

Los justificantes de los gestores administrativos no sólo sirven para acreditar que se ha entregado la documentación a un gestor para realizar un servicio de tramitación, sino que amparan la circulación del vehículo durante el tiempo que dura dicho trámite.

El criterio de la Dirección General de Tráfico, y la Subdirección General de Normativa y Recursos es el siguiente:

“Dicho justificante no sólo servirá para acreditar el depósito de la citada documentación en manos del gestor administrativo correspondiente, sino que, además, amparará la circulación del vehículo durante el tiempo necesario para la realización de los trámites”.

Las Jefaturas Provinciales de Tráfico mantienen dicho criterio y le dan traslado a los Ayuntamientos para que obren en consecuencia.

El problema es que algunos agentes municipales, aun conociendo las Circulares e Instrucciones de la Jefatura Provincial de Tráfico al respecto, mantienen el criterio de que un vehículo no puede circular sin permiso de circulación, aplicando el Reglamento General de Vehículos con un rigor excesivo e injustificado, y desoyendo e implicando las Circulares de la DGT.

Estos agentes no tienen en cuenta que hay Jefaturas de Tráfico que no expiden el Permiso de Circulación en el acto, sino que tardan un tiempo variable que se puede extender varias semanas. Precisamente por esto la DGT otorgó la validez a dichos justificantes. ■



CIRCULARES

CIRCULAR Nº 16/2012

ASUNTO

CELEBRACIÓN DE LA ASAMBLEA GENERAL DE FENEVAL

RESUMEN

Tal y como se trata en éste número de la revista, durante los días 19, 20 y 21 de septiembre, se celebra en Córdoba la Asamblea General de la Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, en la que es su 40ª edición, citándose en el Hotel AC Palacio.

Tres jornadas en las que tratar los temas que más preocupan y afectan al sector rent a car, así como exponer las soluciones a los problemas que actualmente repercuten al sector.

Más de 150 participantes asistirán a la convocatoria de mayor importancia a nivel nacional del sector del rent a car, en la que es la primera asamblea que presidirá Miguel Ángel Saavedra, nuevo Presidente Ejecutivo de Feneval.

CIRCULAR Nº 19/2012

ASUNTO

RECORDATORIO A LOS CONDUCTORES QUE TRANSITEN POR CARRETERAS FRANCESAS, LA OBLIGACIÓN DE LLEVAR UN ETILOMETRO EN EL VEHÍCULO

RESUMEN

Tal y como informábamos en la circular nº 15/12 y como ampliación de la misma, hay que señalar que la norma es aplicable tanto a los conductores franceses como a los extranjeros que circulen por territorio galo, así como extensible a todo tipo de vehículo, incluidos autobuses de pasajeros y escolares y conductores de motocicletas. No obstante, se exceptúan de llevar el etilómetro los conductores de ciclomotores de cilindrada inferior o igual a 50cm³ y aquellos conductores de vehículos que estén equipados con etilómetro antiarranque.

Pese a que la medida entró en vigor el día 1 de julio de 2012, la infracción no se denunciará hasta el 1 de noviembre de 2012, por lo que durante este período de transición, los Agentes recordarán la obligación de portar el etilómetro a los conductores que incumplan la norma.

Conducir en Francia con una tasa de alcoholemia entre 0,25mg/l y 0,4mg/l de aire espirado, supone una multa de 135 euros y la prohibición de circular por todo el territorio francés durante tres años.

Los etilómetros que pueden adquirir los conductores y que están contemplados en la normativa francesa pueden ser químicos o electrónicos. Los más demandados son los químicos, por su menor coste y por estar disponibles en establecimientos de múltiples tipos, desde farmacias, grandes superficies, tiendas del sector del automóvil, gasolineras e incluso por internet.

CIRCULAR Nº 17/2012

ASUNTO

NOMBRAMIENTO DEL NUEVO PRESIDENTE EJECUTIVO DE FENEVAL

RESUMEN

Miguel Ángel Saavedra ha sido nombrado nuevo Presidente de Feneval, tomando el testigo del que fue durante más de 30 años presidente de la Federación, Jose Luis Urrestarazu, fallecido hace más de un año. Saavedra acumula más de 25 años de experiencia en el sector rent a car y ejerce como Presidente de Feneval desde el pasado mes de julio, reemplazando a Carlos Jiménez, como informamos en la sección de NOTICIAS FENEVAL en este número de la revista.

CIRCULAR Nº 18/2012

ASUNTO

CIERRE DE LA OFICINA DE FENEVAL POR VACACIONES

RESUMEN

La oficina de Feneval ha permanecido cerrada por motivos vacacionales desde el 6 de agosto al 2 de septiembre (ambos inclusive). Aunque a fecha de publicación de la revista ya no es relevante dicha información. La actividad en la oficina de Feneval en Madrid (C/ Jorge Juan nº19, 6ª planta) ha reanudado su actividad a partir del día 3 de septiembre.



MODIFICACIÓN DE LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

FENEVAL HA PRESENTADO SUS ALEGACIONES AL TEXTO DEL ANTEPROYECTO DE LEY

A finales del mes de Junio, el Comité Nacional de Transporte y el Consejo del Transporte Terrestres, ambos pertenecientes al Ministerio de Fomento, remitió a FENEVAL el texto del anteproyecto de Ley por el que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, para que formulásemos las observaciones que FENEVAL estimara oportunas. Feneval presentó las siguientes alegaciones:

RESPECTO AL ALQUILER SIN CONDUCTOR: aunque el anteproyecto establece las bases para una mejora de una regulación del alquiler de furgonetas hasta 3,5 toneladas, mediante la técnica de facilitar la creación de empresas de transporte que se destinen exclusivamente a la prestación del transporte público con este tipo de

vehículos, entiende Feneval que para evitar caer en la tentación de desarrollos posteriores limitativos y que contradice la libertad de elección respecto a la compra o alquiler de vehículos por parte del transportista -arrendatario, en la propia ley se debiera establecer que la incorporación a las flotas de vehículos furgonetas hasta 3,5 toneladas no quedara sujeta a limitación alguna relacionada con las características de la flota del transportista. Feneval señala que probablemente el encaje más adecuado de esta previsión sería el de una Disposición Adicional. En segundo término, en cuanto a las condiciones de la documentación a que se refiere el propuesto punto 2 del artículo 137, la Federación entiende que debiera añadirse antes de la referencia a la documentación una genérica a la contratación, a fin de posibilitar en su

caso un posterior desarrollo en el que se pudieran establecer unas condiciones generales de contratación absolutamente necesarias para garantía de la calidad del servicio.

En este sentido la redacción sería: "2. Reglamentariamente podrán establecerse condiciones generales de contratación del arrendamiento de vehículos sin conductor y otras relacionadas con la documentación acreditativa (...)"

EN RELACIÓN AL ALQUILER CON CONDUCTOR:

- Que el otorgamiento de las VTC está condicionado al mantenimiento de la regla de proporcionalidad 1/30 con el taxi, pues de otro modo supone la liberalización de la VTC.
- Que tanto el taxi como las VTC son autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo. ■

PROBLEMÁTICA DEL SECTOR DEL RENT A CAR EN BALEARES

TRAS LA APROBACIÓN DEL REAL DECRETO DE MEDIDAS URGENTES SOBRE EL RÉGIMEN SANCIONADOR EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS

El pasado mes de junio la Comunidad Autónoma de Baleares aprobó el Decreto Ley 6/2012 de medidas urgentes sobre el régimen sancionador en materia de transporte público de viajeros en vehículos de turismo.

La aplicación de dicho Real Decreto está perjudicando al sector de rent a car, ya que desde la aprobación de dicha norma, la policía tendrá la obligación de inmovilizar los coches utilizados como taxis piratas y los propietarios de estos vehículos serán "responsables subsidiarios" de las multas si los conductores no las pagan.

El nuevo Presidente de Feneval, Miguel Ángel Saavedra, se reunió con el Presidente del Consell de Ibiza, Vicent Serra, la Conseller de Movilidad de la isla, Josefa Costa, y otros miembros de su gabinete, así como con los concejales de área de los cinco ayuntamientos de Ibiza, con los representantes del sector de alquiler sin conductor de Ibiza para manifestar su gran preocupación por la aplicación del nuevo decreto ley.

Saavedra agradeció las muestras de apoyo dadas por el Consell y su interés en flexibilizar la aplicación de este decreto para no perjudicar a los rent a car quedando a la espera de conocer cuanto antes las posibles medidas que se puedan aplicar en este sentido, ya que esta situación se produce en plena campaña de verano y, las compañías necesitan todos sus vehículos para atender la demanda del mes de agosto, por lo que las empresas pueden salir doblemente perjudicadas si tienen que pagar la sanción por una lado y, por otro, por el lucro cesante de no poder utilizar los vehículos. ■

NORMAS MÁS ESTRÍCTAS PARA LA INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS EN LA UE ANTE VEHÍCULOS CON FALLOS TÉCNICOS

La Comisión Europea ha adoptado nuevas normas para reforzar el régimen de inspecciones, ampliar su alcance y evitar los fallos técnicos, que contribuyen a los accidentes, pues a ellos se debe el 6% del total de accidentes de automóvil, representando 2.000 víctimas mortales al año.

El principal problema es que en las carreteras hay demasiados vehículos con fallos técnicos y la normativa actual no obliga a controlar gran número de fallos.

Las propuestas incluyen la inspección obligatoria en toda la UE de ciclomotores y motocicletas; aumento de la frecuencia de las inspecciones técnicas para los vehículos de más edad y para los automóviles y furgonetas con un kilometraje excepcionalmente alto; establecimiento de unas normas mínimas comunes para las distintas deficiencias, el equipo y para los inspectores. El control obligatorio de los componentes de seguridad electrónicos y la lucha contra la manipulación fraudulenta de los cuentakilómetros son otras de las medidas a aplicar.

Las propuestas contemplan en todos los casos unas normas mínimas comunes a nivel de la UE, dejando libertad a los Estados miembros para ir más allá de ellas. ■

"A ellos se debe el 6% del total de accidentes de automóvil, lo que representa anualmente 2.000 víctimas mortales"

LA VISIBILIDAD NOCTURNA DE LAS SEÑALES, EN TELA DE JUICIO POR PARTE DE LOS CONDUCTORES

CASI 9 DE CADA 10 CONDUCTORES CONSIDERA QUE ES "DEFICIENTE"

Según los resultados de la encuesta realizada por la Fundación Comisariado Europeo del Automóvil (CEA) entre sus asociados, el 89 por ciento de los conductores cree que la visibilidad nocturna de las señales de tráfico en las carreteras españolas es "deficiente" y 8 de cada 10 considera que también es mala durante el día.

Sin embargo, también se desprende del estudio que en las autopistas y autovías, el 74 por ciento estima "correcta" la señalización durante el día y un 60 por ciento también la considera buena por la noche.

Según apunta CEA, en el año 2010, el 70 por ciento de los accidentes registrados en España se produjeron en las carreteras convencionales españolas, por lo que considera "fundamental" su conservación y la de sus señales de tráfico para prevenir alguno de estos accidentes. ■

ANFAC: EL MERCADO DE TURISMOS ESTARÁ ESTE AÑO POR DEBAJO DE LAS 700.000 UNIDADES

EL RESULTADO ACUMULADO EN LOS SIETE PRIMEROS MESES DEL AÑO MUESTRA UN VOLUMEN TOTAL DE 471.393 UNIDADES

"En el mes de julio se han matriculado un total de 65.322 unidades, con una caída del 17,2%"

El mercado de automóvil sigue siendo uno de los más afectados por la situación económica actual y las matriculaciones de turismos continúan con su tendencia descendente. En el mes de julio se han matriculado un total de 65.322 unidades, con una caída del 17,2%.

El resultado acumulado en los siete primeros meses del año muestra un volumen total de 471.393 unidades, un 9,5% menos que en iguales fechas del año anterior. Estos datos hacen bajar las previsiones para el conjunto del año, situándolas en un volumen por debajo de las 700.000 unidades.

Aún así, Anfac destaca el esfuerzo que a nivel comercial están realizando marcas y concesionarios, pero se sigue notando la falta de confianza del consumidor, la alta tasa de desempleo, la falta de financiación y la reducción en la capacidad adquisitiva de los ciudadanos, factores que afectan de forma directa al sector. ■

EL CONSEJO EUROPEO ALCANZA UN ACUERDO SOBRE LA REGULACIÓN DEL TACÓGRAFO

EL NUEVO REGLAMENTO, QUE SUSTITUIRÁ A LA REGULACIÓN DE 1985, TIENE COMO OBJETIVO HACER MÁS DIFÍCIL EL FRAUDE Y REDUCIR LA CARGA ADMINISTRATIVA

"La mayoría de las delegaciones tienen dudas sobre si los beneficios de dicha fusión justifican los costes que conlleva"

Los ministros de Transporte de la UE han acordado un enfoque general en lo que respecta al nuevo reglamento sobre el tacógrafo utilizado en el transporte por carretera, que no incluye la propuesta de la Comisión de añadir un microchip con las funcionalidades de la tarjeta de conductor en el permiso de conducción para los conductores profesionales, ya que la mayoría de las delegaciones tienen dudas sobre si los beneficios de dicha fusión justifican los costes que conlleva.

Se ha decidido esperar a un más completo análisis coste-beneficio por la Comisión antes de seguir discutiendo su propuesta de revisión de la directiva de permiso de conducción, que prevé una fusión obligatoria de ambos documentos.

El objetivo del nuevo reglamento, que sustituirá a la regulación del tacógrafo de 1985, es hacer más difícil el fraude y reducir la carga administrativa mediante la plena utilización de las nuevas tecnologías y la introducción de una serie de nuevas medidas regulatorias. La Comisión propuso las nuevas normas para el tacógrafo en julio de 2011.

Se ha decidido esperar a un más completo análisis coste-beneficio por la Comisión antes de seguir discutiendo su propuesta de revisión de la directiva de permiso de conducción, que prevé una fusión obligatoria de ambos documentos.

Los elementos clave del enfoque general son, en cuanto al uso de la tecnología que, a fin de reducir los costes, solo se utilizarán servicios de posicionamiento libres de cuotas. La grabación manual actual de la localización del vehículo será sustituido por el registro automatizado a través de posicionamiento por satélite. Además, la comunicación remota del tacógrafo proporcionará información básica sobre el cumplimiento que permitirá la detección temprana de la posible manipulación o mal uso, permitiendo así que los oficiales de control del tráfico orienten mejor los controles en carretera y eviten controles innecesarios.

El "tacógrafo inteligente" será obligatorio 40 meses después de que las especificaciones técnicas para el nuevo tacógrafo se hayan establecido, probablemente en 2017 o 2018. ■

AGENDA

SALÓN MUNDIAL DEL AUTOMÓVIL DE PARÍS



29.09 - 14.10.2012

Parque de Exposiciones de la Puerta de Versalles. París
El Salón Mundial del Automóvil de París 2012, se inicia el 29 de septiembre y se prolongará durante 16 días, en el que es junto a Frankfurt, Ginebra, Tokio o Detroit, uno de los salones del automóvil de mayor importancia a nivel mundial. Con más de 1.263.460 visitantes en su edición del año 2010, el Salón del Automóvil de París se presenta como la cita ineludible en la que conocer las últimas novedades en cuanto a coches eléctricos, híbridos, biocarburantes o concept-cars. Un evento en el que poder reunirse con los profesionales del sector, comprar o descubrir nuevos diseños. Con más de 300 marcas inscritas, procedentes de 23 países y más de 96.000 metros cuadrados de exhibición distribuidos en 9 pabellones.
www.mondial-automobile.com

GAUGUIN Y EL VIAJE A LO EXÓTICO

9.10.2012 - 13.01.2013

Museo Thyssen Bornemisza. Madrid
Durante algo más de tres meses, el Museo Thyssen Bornemisza acerca a Madrid una de las exposiciones más esperadas, de quien se considera uno de los máximos exponentes de la pintura postimpresionista. Bajo el título "Un viaje de ida y vuelta al exotismo en la modernidad", la muestra hace un recorrido a la etapa del pintor en la que la influencia de sus viajes a sociedades supuestamente primitivas, transformaron el lenguaje creativo y marcaron la evolución del modernismo. Además del recorrido seleccionado por la obra de Gauguin, se podrá ver en el Museo Thyssen un itinerario a través de las exploraciones de Matisse, Kandinsky, Klee o Macke entre otros.
www.museothyssen.org

FERIA DEL VEHÍCULO DE OCASIÓN Y KM 0 DE FUENTEPELAYO

29.09 - 30.09.2012

Fuentepeelayo. Segovia
Los días 29 y 30 de septiembre se celebra en la localidad segoviana de Fuentepeelayo la Feria de vehículos de ocasión y kilómetro cero, donde las empresas del sector pueden mostrar sus coches y difundir las últimas novedades. Más de 2.400 metros cuadrados que en la edición anterior recibió 10.000 visitantes. Un evento al que se trasladan tanto concesionarios oficiales como talleres de coches.
www.feriasdelmotor.com

SIMO NETWORK

25.09 - 27.09.2012

Ifema. Madrid
SIMO Network, Feria Internacional de Servicios y Soluciones TIC para Empresas, celebra este año una nueva edición en la que el canal de distribución TIC será el gran protagonista, junto con la segunda edición del Premio Vivero, que busca poder beneficiar a jóvenes empresas de base tecnológica que desarrollen productos y servicios innovadores. En cuanto a las novedades del programa, este año se presenta enmarcado en el Channel SIMO, foro en el que se promoverá la participación en SIMO, proporcionando el contacto entre fabricantes, mayoristas y el resto del canal de distribución.

La E-Justicia o Tecnología para la justicia, será el sector invitado de la feria, con una zona propia y un programa específico de conferencias y actividades, donde los visitantes podrán conocer los proyectos tecnológicos puestos en marcha por la Administración de Justicia para la mejora del servicio público, prestando especial atención a la búsqueda de la interoperabilidad y la mejora de la eficiencia que agilice el servicio público de la justicia. Otra de las novedades es la celebración de un Brokerage Event, organizado por la Fundación Madri+d, cuyo objetivo es facilitar la comunicación entre empresas, centros de investigación y universidades.

www.ifema.es/simonetwerk_01/

SEMANA INTERNACIONAL DEL CINE DE VALLADOLID

20.10 - 27.10.2012

Valladolid
La 57 edición de la Semana Internacional del Cine de Valladolid se inicia el 20 de octubre. A la Sección Oficial, se suman las secciones Punto de Encuentro, Tiempo de Historia, Spanish Cinema y el ciclo "El nuevo cine mexicano, ¿Espejismo del nuevo milenio?". La programación la completan exposiciones y diversos actos que hacen del evento, una cita ineludible para los amantes del cine. La Semana Internacional del Cine de Valladolid es considerada una de las convocatorias de mayor importancia y repercusión del panorama cinematográfico internacional, con un amplio volumen de asistentes y de representantes.
www.seminci.es



MANUEL GARCÍA ASUME LA PRESIDENCIA DE ANEVAL

ASOCIACIÓN NACIONAL EMPRESARIAL DE VEHÍCULOS DE ALQUILER

La Asociación Nacional Empresarial de Vehículos de Alquiler, ANEVAL, ha renovado su presidencia el pasado mes de Junio. Manuel García, de Hertz, toma el testigo de José M^o López Brocos, Director General de Europcar, quien durante los dos últi-

mos años ha ocupado este cargo y de quienes todos los miembros de la asociación han elogiado su labor.

Manuel García se incorpora con el objetivo de seguir luchando por los problemas que afectan a sus asociados y con ganas de continuar mejorando. ■



Manuel García es el nuevo presidente de ANEVAL, cargo en el que hasta ahora se encontraba José M^o López Brocos.

MADRID

LA COMUNIDAD FRENA LA IMPLANTACIÓN DE LOS PEAJES EN SUS CARRETERAS HASTA 2013

LA ELECCIÓN DEL MODELO A IMPLANTAR EN LAS VÍAS Y LOS TÉRMINOS DE LICITACIÓN PARALIZAN EL ESTABLECIMIENTO PARA EL PRESENTE EJERCICIO

"El Comité Madrileño de Transporte por Carretera ya mostró su absoluta oposición a esta medida"

El proyecto de implantación de peajes en la Comunidad de Madrid no se aplicará hasta 2013. Se zanja así la polémica suscitada tras las declaraciones de Esperanza Aguirre, presidenta de la Comunidad de Madrid, en las que informaba de su intención de sacar a concurso público la instalación de peajes en la M45 y el resto de autovías regionales para el presente ejercicio.

La elección del modelo a implantar en las vías, así como los términos de licitación, son dos de los aspectos clave en la decisión tomada por el ejecutivo de la comunidad, para retrasar hasta el próximo año este nuevo sistema.

«Vamos a tener que poner peajes en las carreteras, aunque sean pequeños, pero es que no podemos pagar su mantenimiento», declaró Esperanza Aguirre, recordando que el pago solo se impondrá en aquellas carreteras que estén duplicadas.

La medida a implantar se estima reportará ingresos por valor de 30 millones de euros en el ejercicio que viene, siendo este el actual coste de mantenimiento de las autovías regionales asumido por la Comunidad de Madrid.

Se barajan cinco métodos distintos de cobro, que comprenden desde el extendido sistema de pago en cabinas, el pago de una tasa anual, la colocación de distintivos adhesivos en los vehículos, el empleo de tarjetas inteligentes que permitan el pago una vez se atraviesen unos arcos especiales en los accesos al peaje, sin necesidad de detención de la marcha, así como el pago vía satélite.

Ante esta medida, el Comité Madrileño de Transporte por Carretera ya mostró su absoluta oposición. Recordando que así se

pronunciaron ante el Consejero de Transportes e Infraestructuras Don Pablo Cavero en reunión del pasado mes de mayo.

La imposición de este peaje repercutiría negativamente en los profesionales del sector tanto por cuestiones económicas, sumando un gasto más a sus impuestos (hidrocarburos, matriculación, céntimo sanitario, etc.), como medioambientales, generando una mayor contaminación como consecuencia de la prolongación de recorridos innecesarios, haciendo un mal uso de los recursos naturales y energías empleadas para el desplazamiento de viajeros y mercancías.

El Comité Madrileño de Transporte por Carretera destaca las consecuencias de una medida que afecta a todo un sector, el del Transporte, que lo constituyen más de 30.000 empresas que aportan un 6% al producto interior bruto. De este modo, el CMTC pide que el transporte público quede exento del pago de dichos peajes, poniendo a disposición de la Presidenta de la Comunidad de Madrid sus órganos de representación para estudiar otras medidas alternativas que se puedan aplicar y no sean tan gravosas para el sector. ■

ASEVAL-MADRID CELEBRA EL 20 DE SEPTIEMBRE SU ASAMBLEA ANUAL COINCIDIENDO CON LA DE FENEVAL

La Junta Directiva de la Asociación Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin conductor de Madrid, con la aprobación de Feneval, celebra su Asamblea Anual coincidiendo con la Asamblea de Feneval, que tendrá lugar en el Hotel AC Palacio de Córdoba los próximos días 19, 20 y 21 de septiembre.

El jueves día 20 de septiembre por la tarde, es cuando se celebrará dicho encuentro, donde los asociados de Madrid podrán discutir y plantear posibles alternativas a los problemas que sugieran los asociados de la Comunidad.

Entre los temas a desarrollar y que se encuentran entre las preocupaciones de todo el sector se hablará de Carsharing o del alquiler entre particulares, de la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como del Convenio Colectivo firmado recientemente para el sector. ■

MIGUEL ÁNGEL SAAVEDRA ASUME LA PRESIDENCIA DE FENEVAL

HASTA AHORA PORTAVOZ PARA LA FEDERACIÓN NACIONAL EMPRESARIAL DE VEHÍCULOS DE ALQUILER Y CON MÁS DE 25 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL SECTOR DEL RENT A CAR

"Feneval agradece su labor al que hasta estos momentos ha sido Presidente, Carlos Jiménez, llevada a cabo a lo largo de este año tan difícil."

Miguel Ángel Saavedra ha sido nombrado nuevo Presidente de Feneval, después de un proceso que se iniciaba tras el fallecimiento hace más de un año, en junio de 2011, de José Luis Urrestarazu, que fue el presidente de la Federación durante más de 30 años, desde su fundación en 1977.

Desde ese momento, en la Asamblea del pasado año, celebrada en Valencia, los asociados acordaron que Carlos Jiménez pasara a desempeñar las funciones de Presidente de la Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, hasta ese momento Vicepresidente de la Federación y una de las personas más cercanas a José Luis Urrestarazu. Este nombramiento, desde un primer momento se planteó como temporal, hasta que la Federación resolviera el modo en que se iba a desarrollar su dirección a partir de ese momento.

El pasado mes junio, la Junta Directiva aprobó la contratación de la persona elegida por el grupo de trabajo y, en Asamblea Extraordinaria, se aprobó por unanimidad el nombramiento de Miguel Ángel Saavedra como nuevo Presidente Ejecutivo de Feneval, incorporándose a la Federación a primeros del mes de julio del presente año.

Tanto la Junta Directiva como la Asamblea extraordinaria, agradece al que hasta estos momentos ha sido Presidente, Carlos Jiménez, por su labor llevada a cabo a lo largo de este año tan difícil. ■



Miguel Ángel Saavedra, en las oficinas centrales de la Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos.

CÓRDOBA ACOGE LA 40ª ASAMBLEA GENERAL DE FENEVAL ESTE MES DE SEPTIEMBRE

DURANTE LOS DÍAS 19, 20 Y 21, EN EL AC HOTEL CÓRDOBA PALACIO

Todos los asociados en Feneval se dan cita un año más para celebrar su Asamblea General. Este año el escenario elegido es Córdoba, donde tendrá lugar esta importante cita entre el 19 y el 21 del mes de septiembre. Más de 150 representantes del sector asistirán a un encuentro en el que no solo se debatirán los problemas que actualmente le afectan, sino que se expondrán soluciones y nuevos puntos de vista para abordar todas aquellas informaciones que día a día se comentan en el sector. Será como cada año el punto de encuentro del rent a car para comentar abiertamente, entre compañeros, cuál es el resultado de la campaña de verano que actualmente está en proceso y qué previsiones presenta el resto del año.

Además, se presentará el nuevo equipo de gestión de la Federación y se cuenta con la asistencia de representantes de empresas de alquiler de coches, fabricantes de vehículos y miembros de la Administración Central y Regional. ■



Más de 150 asociados se darán cita en este encuentro anual del rent a car.

40ª
EDICIÓN
ASAMBLEA
GENERAL
CÓRDOBA
2012
DEL 19 AL 21 DE SEPT.
LA CITA
IMPRESINDIBLE
DEL RENT A CAR



FENEVAL
FEDERACIÓN NACIONAL EMPRESARIAL DE VEHÍCULOS DE ALQUILER Y CONDUCTORES

Programa asistentes*

MIÉRCOLES

19 de septiembre

- A lo largo del día, llegada de asambleístas al Hotel AC Palacio de Córdoba.
- 21:00 horas. Cena buffet de bienvenida.

JUEVES

20 de septiembre

- 09:00 horas. Inicio jornadas de trabajo. Inauguración de la Asamblea por parte del nuevo Presidente, Miguel Ángel Saavedra.
- 12:30 horas. Intervención de Dvuelta, recursos de multa.
- 13:15 horas. Intervención de Artai, correduría de seguros.
- 14:15 horas. Almuerzo de trabajo en el restaurante TORRE DE LA BARCA.

Patrocinado por:



TARDE LIBRE

- 21:00 horas. Cena en el restaurante CUEVAS ROMANAS. Patrocinado por:

PSA PEUGEOT CITROËN

VIERNES

21 de septiembre

- 09:00 horas. Continuación de las jornadas de trabajo.
- 13:00 horas. Presentación de PIAGGIO, quienes darán a conocer sus productos.
- 14:30 horas. Almuerzo de trabajo en el Palacio de Congresos de Córdoba.

TARDE LIBRE

- 21:00 horas. Cena de Gala en el Hotel AC Córdoba Palacio. Patrocinado por:



GRACIAS A TODOS POR VUESTRA ASISTENCIA

Para consultas o cualquier cuestión de interés, por favor, dirigirse a:

feneval@feneval.com

*CONSULTAR PROGRAMA PARALELO PARA ACOMPAÑANTES. PUEDEN PRODUCIRSE MODIFICACIONES EN LOS HORARIOS, ASÍ COMO EN EL PLAN DE TRABAJO PREVISTO, QUE SE CONFIRMARÁN CON POSTERIORIDAD SI FUERA NECESARIO.



YOVANNA BLANCO
PERIODISTA ESPECIALIZADA ECONOMÍA/TURISMO

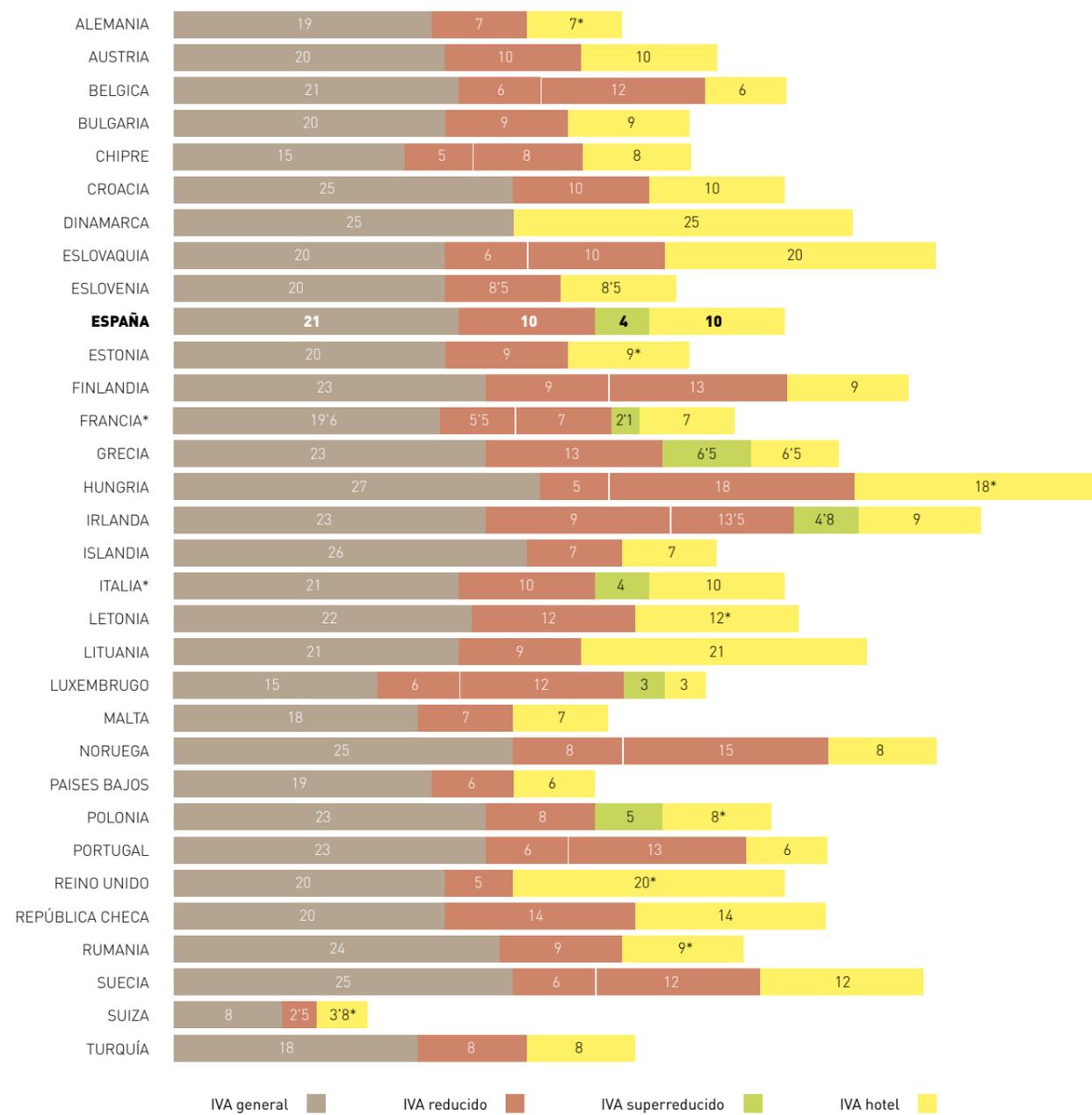


LA SUBIDA DEL IVA: ¿MÁS DAÑO QUE GANANCIA PARA EL TURISMO?

EN JUNIO, EL GOBIERNO APROBÓ UN PLAN INTEGRAL DE TURISMO PARA EL PERIODO 2012-2016, DOTADO HASTA 1.800 MILLONES DE EUROS, EN EL QUE DESTACABAN CUATRO AMBICIOSOS OBJETIVOS: ELEVAR LA RENTABILIDAD DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA, GENERAR MÁS PUESTOS DE TRABAJO, MEJORAR EL POSICIONAMIENTO DEL DESTINO ESPAÑA -EL CUARTO MERCADO QUE MÁS TURISTAS EXTRANJEROS RECIBIÓ EL AÑO PASADO, POR DETRÁS DE FRANCIA, ESTADOS UNIDOS Y CHINA- Y DESESTACIONALIZAR EL NEGOCIO MÁS ALLÁ DEL VERANO, EL GRAN DESAFÍO PENDIENTE DE LA INDUSTRIA.



Tipos de IVA (general, reducido y superreducido) en otros países



- ALEMANIA*** 7% solo alojamiento. Desayuno y media pensión sujetos al 19%.
- ESTONIA*** Alojamiento con desayuno incluido.
- FRANCIA*** El IVA del 5,5%, 7% y 19,6% se reduce al 2,1% y 8,5% en las regiones del sur, el 19,6% se reduce al 8% en Córcega.
- HUNGRÍA*** 18% para solo alojamiento o para alojamiento que incluye desayuno o media pensión. Si el desayuno o media pensión se ofrecen de modo separado, para estos servicios se aplica el 27%.
- ITALIA*** El IVA general y el reducido se incrementarán al 23% y 12% el 1 de septiembre de 2012.
- LETONIA*** Alojamiento con desayuno incluido.
- POLONIA*** Si alojamiento y la comida son parte de un paquete se aplica el 23%.
- REINO UNIDO*** Desde 1994, Isle of Man disfruta de IVA reducido (5%) para alojamiento.
- RUMANÍA*** 9% para solo alojamiento o para alojamiento que incluye desayuno. Si el desayuno se ofrece de modo separado, para este servicio se aplica el 24%.
- SUIZA*** En principio, hasta 2013.

“Una política económica que no ha puesto remedio a ciertas incoherencias que todavía perviven como la disparidad en el tipo impositivo que afecta a las agencias de viajes y al rent a car (21%) respecto al resto de servicios turísticos, que mantienen el tipo reducido (10%)”

Una de cal y otra de arena en ocho meses de Gobierno. Así podría resumirse la relación entre el Ejecutivo y el sector turístico desde que Mariano Rajoy asumió la presidencia unos días antes de Navidad. Durante su etapa en la oposición, el PP defendió la importancia del turismo como primera industria del país —aporta un 11% al PIB español— y prometió que, si ganaba las elecciones, impulsaría un sector capaz de convertirse en la locomotora necesaria para dejar atrás la crisis económica.

“Para este Gobierno, el turismo va a ser una política de Estado”, aseguró entonces la vicepresidenta Soraya Sáenz de Santamaría. Menos de un mes después, con la temporada alta ya iniciada, Rajoy anunció el mayor ajuste de la democracia con el propósito de recaudar 56.440 millones de euros. De esta cifra, casi un 40% procederá de la subida del IVA.

La medida pilló con el pie cambiado a un sector que, hasta el último momento, creyó que no se vería afectado. Incluso, algunas voces apuntaban una bajada al 4%, al tipo superreducido. El anuncio de Rajoy confirmó los peores augurios: la actividad turística se mantiene en el tipo reducido, pero éste pasará del 8% al 10%, que comenzará a aplicarse el próximo 1 de septiembre.

En opinión del sector, se trata de una contradicción frente al respaldo mostrado por el Ejecutivo hasta ahora y, sobre todo, es un grave error que lastrará la competitividad de España respecto a otros destinos competidores del Mediterráneo y del norte de África. Países que, en muchos casos, mantienen una política fiscal más favorecedora para la industria o que la han modificado a raíz de la crisis económica, dada su contribución a la balanza comercial.

En Turquía, por ejemplo, el Gobierno bajó el IVA a los hoteles del 18% al 8% en 2008, en el marco de un plan para situar al país entre los cinco primeros del mundo en llegadas de turistas en 2023. Desde entonces, ha subido once puestos y, con más de 29 millones, se sitúa sexta en el ranking mundial según los datos de la Organización Mundial del Turismo (OMT). En Alemania, ha pasado del 19% de 2010 al 9% actual, mientras que rivales directos de España como Grecia —que lo bajó del 11% al 6,5% a principios del año pasado—, Francia (7%) o Portugal (6%) mantienen unos tipos muy bajos para incentivar la actividad turística.

En España, aunque al turismo se le seguirá aplicando el tipo reducido, la medida supondrá un duro golpe para el único sector que ha logrado hacer frente, no sin dificultades, al envite de la crisis financiera. Así, los cálculos iniciales del lobby turístico Exceltur

hablan de una merma en los ingresos de hasta 2.010 millones de euros por año y una pérdida de hasta 18.730 empleos —el turismo da trabajo a más de 2,5 millones de personas—. Y, desde la Federación Española de Hostelería (FEHR) se habla de un impacto de 2.400 millones. La industria, alimentada en más de un 90% por pequeñas y medianas empresas que mantienen un ratio de empleados fijos superior al 70%, se enfrenta ahora a un declive en su actividad que se explica por varias razones.

Por un lado, por la premura con la que se produce el incremento del IVA, que impedirá a muchas empresas trasladar el aumento en el coste a los clientes, lo que a la postre lastrará sus resultados. Así ocurrirá con las agencias de viajes y los hoteles, que en muchos casos ya han firmado acuerdos para la próxima temporada con los touroperadores, poco dispuestos a asumir esta subida en el precio. Fuentes de la industria indican que, en los meses venideros, el impacto derivado del incremento del IVA lo

asumirán los clientes, pero también las empresas, lo que podría provocar el cese de actividad de muchas pymes que se encuentran en una situación límite tras varios años luchando por su supervivencia.

La prueba de fuego llegará el verano que viene, cuando el turista, español y extranjero, haga números y planifique sus vacaciones. Según un estudio elaborado por Hosteltur y la consultora Deloitte, la tarifa es el factor más relevante (68%), por delante del destino (16%) y de la reputación (11%). Por eso, si el contexto económico no mejora, la incertidumbre

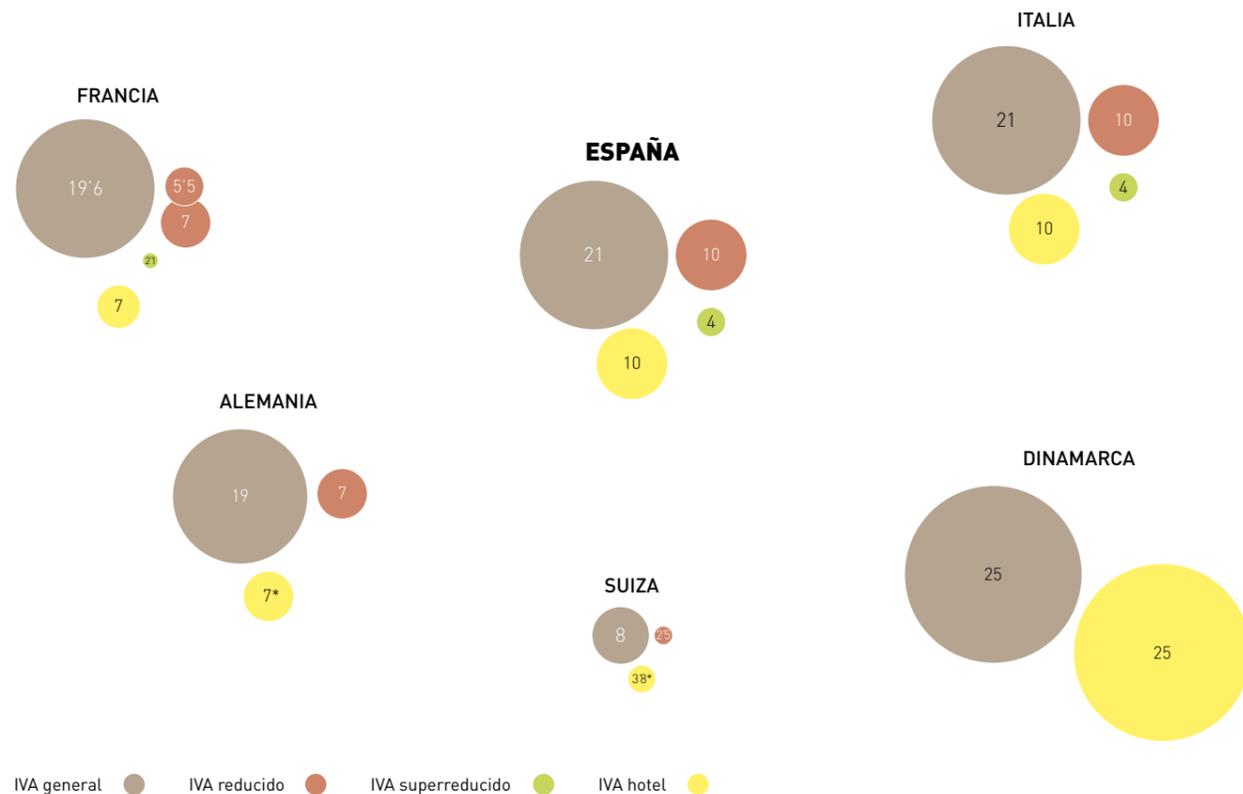
no se despeja y se mantiene el clima de ahorro y austeridad, la meteorología y las virtudes de España no serán suficientes y cada euro de aumento en el precio alejará a los clientes a otros destinos más baratos.

Asimismo, existe otro factor que hará inclinarse la balanza hacia un país u otro. En la decisión de compra, además del precio del viaje y del alojamiento, pesarán mucho las tarifas de los productos y servicios que el turista consume durante sus vacaciones. Y ahí es donde la subida del IVA puede provocar un perjuicio aún mayor, puesto que, con el aumento de los impuestos, el turista se verá obligado a pagar más por ellos y todo el sector saldrá perdiendo.

Tomando como referencia los hábitos de consumo del visitante extranjero durante sus días de ocio, se observa que, en la mayoría de productos, las tarifas serán más elevadas. La prensa y revistas serán casi la única excepción y mantendrán el tipo superreducido del 4%. Pero, en el resto, el turista notará la diferencia, mayor o menor en función del tipo de servicio. El transporte de

“Los cálculos iniciales del lobby turístico Exceltur hablan de una merma en los ingresos de hasta 2.010 millones de euros por año y una pérdida de hasta 18.730 empleos”

Comparativa de IVA (general, reducido y superreducido) en otros países



viajeros pasará a estar gravado al 10% y, en el caso del AVE entre Madrid y Barcelona, el precio medio pasará de 118,8 euros a 121 euros. El IVA del cine, el teatro, el circo o los conciertos se incrementará desde el 8% al 21%, lo que se traducirá en entre cuatro y cinco euros más por asistir a una obra teatral o el doble si se trata de un musical, donde la tarifa media asciende a 70 euros. Comprar un CD de música será 1,5 euros más caro, asistir a una corrida de toros en las populares fiestas de San Fermín valdrá dos euros más y también será mayor el coste de entrar a museos y galerías de arte. Las pinacotecas nacionales como El Prado o el Reina Sofía de Madrid seguirán exentos de IVA mientras que otros museos privados, como el Thyssen de la capital española, asumirán el coste derivado de la subida de dos puntos en el IVA (unos 60.000 euros) y mantendrá el precio de las entradas y de los productos de su tienda.

“Si el contexto económico no mejora, la incertidumbre no se despeja y se mantiene el clima de ahorro y austeridad, la meteorología y las virtudes de España no serán suficientes y cada euro de aumento en el precio alejará a los clientes a otros destinos más baratos”

Los servicios de hostelería –incluidos, por ejemplo, los restaurantes con espectáculo– y de balneario sumarán dos puntos y estarán gravados al 10%, al igual que los restaurantes –donde, sin embargo, la mayoría de productos se clasifican como tipo general y tendrán un IVA del 21%–. Subirá el tabaco entre 35 y 40 céntimos por cajetilla y, en adelante, a una copa que cueste ocho euros habrá que sumarle 0,20 céntimos. Tampoco serán ajenos los turistas que opten por alquilar un apartamento

porque el aumento alcanza a productos básicos como la carne, el pescado y las verduras, cuyo IVA pasará del 8% al 10%.

Al incremento de los impuestos se suma la subida de las tasas que pagan las aerolíneas por utilizar los aeropuertos españoles y que, en el caso de Madrid y Barcelona (los aeródromos más frecuentados), ronda el 50%. Esta decisión supondrá un sobrecoste de hasta 10 euros en el precio de los billetes que compañías como Ryanair, líder del mercado español por número de pasajeros, repercutirán íntegramente al pasajero y que podría reducir el número de visitantes extranjeros.

Ante este escenario, el sector turístico ha unido fuerzas para mostrar su rechazo por una política económica donde prima el afán recaudatorio. Y que, sin embargo, no ha puesto remedio a ciertas incoherencias que todavía perviven como la disparidad en el tipo impositivo que afecta a las agencias de viajes y al rent a car (21%) respecto al resto de servicios turísticos, que mantienen el tipo reducido (10%).

Diferencias a un lado, la opinión es unánime. El año pasado, España recibió 56,7 millones de visitantes extranjeros que se gastaron una media de 934 euros por persona. Y que deben repetir destino en 2012 y en los próximos años para que miles de desempleados consigan un puesto de trabajo estable. El turismo se juega mucho pero, la economía española, también. ■

EL MEJOR MOTOR DE BÚSQUEDA PARA LA VIDA REAL

NUEVO FIAT FREEMONT AWD. EL 4X4 CON CAMBIO AUTOMÁTICO.



TODOS LOS COCHES QUE QUIERES EN UNO.

- 7 PLAZAS CON 32 CONFIGURACIONES
- NAVEGADOR Y RADIO CD MP3 CON PANTALLA TÁCTIL DE 8,4"
- TRACCIÓN INTEGRAL ACTIVA 4X4
- CAMBIO AUTOMÁTICO CON 6 VELOCIDADES

www.fiat.es

Emisiones de CO₂ / Consumo mixto gama Fiat Freemont: de 169 a 194 g/km / de 6,4 a 7,3 l/100km.



CORPORATE | FLEET | SOLUTIONS



OLGA CORNEJO
DIKEI ABOGADOS

LA REFORMA LABORAL (III) EN MATERIA DE EXTINCIÓN DEL CONTRATO DE TRABAJO

EN ESTE TERCER Y ÚLTIMO ARTÍCULO, VAMOS A ABORDAR LA REFORMA DESDE EL ÁMBITO DE LAS EXTINCCIONES DEL CONTRATO DE TRABAJO, SEGÚN EL NUEVO ENFOQUE DADO POR EL REAL DECRETO 3/2012, PUNTUALIZANDO, ADEMÁS, ALGUNAS DE LAS NOVEDADES O CORRECCIONES EFECTUADAS A TRAVÉS DE LA LEY 3/2012 DE 8 DE JULIO APROBADA MUY RECIENTEMENTE EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

LA REFORMA LABORAL

EN TRES GRANDES APARTADOS:

- a) Reformas en materia de contratación
- b) Reformas en materia de condiciones de trabajo y negociación colectiva
-  c) Reformas en materia de extinción del contrato de trabajo

Última parte del artículo sobre la REFORMA LABORAL puesta en marcha por el Gobierno. Partes primera y segunda publicadas en los números 170 y 171 de ALQUILER DE COCHES.

Las reformas efectuadas en materia de extinción de contratos de trabajo, son las más importantes, teniendo en cuenta, sobre todo en el ámbito de las extinciones de carácter colectivo, la eliminación que se ha efectuado de la autorización administrativa para extinguir los contratos de trabajo a través del denominado Expediente de Regulación de Empleo, así como la reducción de la indemnización del despido improcedente, y la eliminación de los salarios de tramitación.

El presente artículo se centrará más en estas modificaciones relativas a los despidos objetivos, haciendo, con posterioridad una breve referencia a la indemnización más reducida de los despidos declarados improcedentes, así como a los salarios de tramitación.

MODIFICACIONES LEGISLATIVAS EN LOS DESPIDOS DE CARÁCTER COLECTIVO

Esta reforma sobre extinciones contractuales con carácter colectivo, reguladas en el art. 51.1 del Estatuto de los Trabajadores, y realizadas a través del procedimiento denominado Expediente de Regulación de Empleo, se ha instrumentalizado, a través de las siguientes modificaciones, que son comunes tanto para los ERES realizados por causas económicas, como por causas técnicas, organizativas y de producción:

En primer lugar y como cuestión más importante, se ha procedido a la eliminación de la Autorización Administrativa para poder

proceder a las extinciones de los contratos de trabajo de carácter colectivo. Antes de la reforma laboral, salvo que existiera un acuerdo con los representantes de los trabajadores (Comité de Empresa, o representación designada para el periodo de consultas), en cuyo caso la Autoridad Laboral validaba dicho acuerdo y aprobaba o convalidaba el ERE, la Autoridad Laboral debería determinar si existían las causas alegadas por la empresa para poder efectuar las extinciones solicitadas, o por el contrario, no se daban las mismas.

A renglón seguido puntualizaremos aquellas cuestiones que han variado como consecuencia de la reforma laboral operada este 2012 para aquellos despidos de carácter colectivo.

- Se mantiene la obligación de mantener un periodo de consultas con la representación de los trabajadores, no superior a 30 días (15 en empresas de menos de 50 trabajadores). El objetivo de estas consultas irá encaminado a ver de qué manera se pueden reducir los despidos, o bien paliar sus consecuencias, a través del plan social que se debe acompañar a dicho procedimiento.
- En la comunicación a dicha representación social, se deberá comunicar las causas motivadoras del despido colectivo, los trabajadores afectados, la evolución de la plantilla media del último año (número y clasificación profesional), periodo previsto para la realización de los despidos, criterios tenidos en cuenta para la elección de los trabajadores que se vayan a ver afectados por los despidos. Se les dará traslado igualmente de una memoria técnica explicativa de los motivos del despido. La documentación que se les debe facilitar, será diferente si se trata de un despido por causas económicas, o un despido por causas técnicas, organizativas o de producción, siendo esta documentación la que se establece en el Real Decreto 801/2011 de 10 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de los procedimientos de regulación de empleo y de actuación administrativa en materia de traslados colectivos.
- Este periodo de consultas deberá llevarse a cabo de buena fe. A la Autoridad Laboral habrá que comunicarle el inicio del periodo de consultas simultáneamente a la comunicación con la representación de los trabajadores, teniendo en cuenta que si existe urgencia para proceder a alguno o a todos los despidos, en ningún caso se podrán realizar antes de que transcurran 30 días desde que se haya comunicado a la Autoridad Laboral el inicio del periodo de consultas.
- La Autoridad Laboral, podrá durante el periodo de consultas, aconsejar a ambas partes, pero en ningún caso, podrá parali-

zar, o suspender el procedimiento. Asimismo deberá comunicar al SPEE el inicio del periodo de consultas, para que tenga conocimiento de los trabajadores afectados, para el caso en el que se puedan generar derecho a prestaciones por desempleo. También dará traslado a la Inspección de Trabajo del acuerdo, o de la decisión empresarial adoptada en caso de no haber acuerdo para que emita informe, que será preceptivo en el caso de los despidos por causas económicas.

- Si el periodo de consultas termina sin acuerdo, la empresa deberá notificar tanto a la representación de los trabajadores como a la Autoridad Laboral, la decisión final, y se procederá a comunicar individualmente a los trabajadores afectados el despido, según lo dispuesto en el art. 53 del Estatuto de los trabajadores.
- En caso de existir acuerdo, se presumirán que concurren las causas alegadas por la empresa, y las decisiones extintivas no podrán ser impugnadas salvo por casos de coacción, dolo, fraude en la negociación o algún tipo de vulneración de derechos fundamentales. En este caso se podrán impugnar los despidos tanto individualmente, como por la representación de los trabajadores, o por la Autoridad Laboral, que actuará de oficio. En caso de haber una demanda colectiva, se paralizarán las demandas individuales hasta que haya resolución judicial sobre el procedimiento colectivo.
- Establecimiento de la obligación de contratar empresas de recolocación externas durante un mínimo de 6 meses en caso de estar afectados más de cincuenta trabajadores.
- Para las empresas no concursadas en procedimientos concursales, en los que estén afectados trabajadores con cincuenta y cinco o más años de edad, que no tuvieran la condición de mutualistas el 1 de enero de 1967, tendrán que abonar con carácter obligatorio las cuotas destinadas a la financiación de un convenio especial respecto de los trabajadores anteriormente señalados en los términos previstos en la LGSS.
- Si el despido afecta a más de la mitad de los trabajadores, la empresa, deberá vender los inmuebles que sean necesarios, salvo que constituyan el tráfico habitual de la empresa.
- En caso de producirse despidos de trabajadores de más de 50 años, la empresa deberá aportar al Tesoro del Estado una aportación económica, según se determine normativa o reglamentariamente.
- En la Ley aprobada el día 8 de julio de 2012 se ha establecido igualmente la posibilidad de sustituir, a petición de las partes, el periodo de consultas, por un procedimiento de mediación o de arbitraje (el que resulte de aplicación en la actividad empresarial de que se trate)

Dentro de las modalidades existentes de despidos objetivos, nos encontramos con los despidos objetivos, si se dan las siguientes circunstancias:

- Por causas económicas. Cuando de los resultados de la empresa se desprendan una situación económica negativa, en casos tales como la existencia de pérdidas actuales o previstas, o la disminución persistente de su nivel de ingresos ordinarios o ventas. En todo caso, se entenderá que la disminución es persistente si durante tres trimestres consecutivos el nivel de ingresos ordinarios o ventas de cada trimestre es inferior al registrado en el mismo trimestre del año anterior (redacción dada por la Ley 3/2012 de 8 de julio de 2012).
- Por causas técnicas. Cuando se produzcan cambios, entre otros, en el ámbito de los medios o instrumentos de producción; causas organizativas cuando se produzcan cambios, entre otros, en el ámbito de los sistemas y metidos de trabajo del personal o en el modo de organizar la producción,

¿CUÁNDO SE PUEDE HABLAR DE DESPIDO OBJETIVO?

Nos encontramos con los despidos objetivos, si se dan las siguientes circunstancias:

- **POR CAUSAS ECONÓMICAS.**
De los resultados de la empresa se desprende una situación económica negativa, en casos tales como la existencia de pérdidas actuales o previstas, o la disminución persistente de su nivel de ingresos ordinarios o ventas.
- **POR CAUSAS TÉCNICAS.**
Se producen cambios, entre otros, en el ámbito de los medios o instrumentos de producción; causas organizativas y causas productivas.
- **POR CAUSA DE FUERZA MAYOR.**
Otra de las posibilidades existentes es de la necesidad de extinguir los contratos de trabajo por causa de fuerza mayor.

y causas productivas cuando se produzcan cambios, entre otros, en la demanda de los productos o servicios que la empresa pretende colocar en el mercado.

- Otra de las posibilidades existentes es de la necesidad de extinguir los contratos de trabajo por causa de fuerza mayor.

En resumen, que se han eliminado trabas burocráticas para dar más celeridad a este tipo de despidos de carácter colectivo, dando más margen de maniobra tanto a empresarios como a representantes de los trabajadores, para intentar, que se resuelvan las concretas situaciones de un modo más rápido, sin mermar, las garantías de los trabajadores, que, en caso de no existir acuerdo, podrán demandar tanto individual, como colectivamente (en este caso los representantes de los trabajadores), si consideran que no existen causas para proceder a ese despido, y por otro lado, si finalmente se llega a un acuerdo, el empresario tiene también mayores garantías, puesto que se presupone que si hay acuerdo existen las causas alegadas por la empresa. Por otro lado, pese a que parezca que la Autoridad Laboral está inactiva, en realidad al tener conocimiento de la misma información que se da a los trabajadores, en caso de constatar algún tipo de irregularidad, fraude de ley, o coacción, podrá, de oficio impugnar el acuerdo o los despidos colectivos.

NOVEDADES EN MATERIA DE DESPIDOS OBJETIVOS INDIVIDUALES DEL ART. 52 DEL ET

Se ha introducido una modificación importante a la causa de despido por causas objetivas que regulaba el absentismo, y se ha concretado que se puede despedir a un trabajador por faltas de asistencia al trabajo, aun justificadas pero intermitentes, que alcancen el 20% de las jornadas hábiles en dos meses consecutivos, si el total de faltas de los 12 meses inmediatamente anteriores alcanza el 5% de las jornadas hábiles, o el 25% en cuatro meses discontinuos dentro de un periodo de doce meses (redacción dada por la ley de 8 de julio).

Otra de las novedades introducidas por la Ley 3/2012 de 9 de julio ha sido la de la exclusión del cómputo de este tipo de despidos de aquellas ausencias motivadas por embarazo, par-

to o lactancia, paternidad, licencias y vacaciones, enfermedad o accidente no laboral cuando la baja haya sido acordada por los servicios sanitarios oficiales y tenga una duración de más de veinte días consecutivos, ni las motivadas por la situación física o psicológica derivada de violencia de género, acreditada por los servicios sociales de atención o servicios de salud, según proceda. Tampoco se computarán las ausencias que obedezcan a un tratamiento médico de cáncer o enfermedad grave.

Con esta modificación se ha zanjado la incertidumbre creada en torno a esta figura de despido por absentismo, ya que, según la redacción propuesta inicialmente, parecía que, con cualquier tipo de incapacidad laboral, la empresa podría extinguir por despido objetivo una relación laboral, cuando, en realidad lo que se pretende con esta medida es evitar las bajas fraudulentas que se realizaban en muchas ocasiones, y que impedían el buen funcionamiento de la empresa, evitando, de este modo que haya inseguridades, o situaciones de injusticia material en determinados casos y por determinadas circunstancias.

En otro orden de cosas, y respecto a los despidos por causas objetivas relativo a la falta de adaptación del trabajador a las modificaciones técnicas operadas en su puesto de trabajo (art. 52.b) del ET), inicialmente se concretó este supuesto diciendo que para que pudiera ser una causa de despido, tendría que haberse ofrecido por parte del empresario al trabajador una formación adecuada a esas nuevas tecnologías, de tal modo que, se evitarían supuestos en los que una empresa para poder despedir a un trabajador con mucha antigüedad en la empresa, introdujera cambios tecnológicos que el trabajador desconociera, y basándose en ese desconocimiento, o esa falta de capacitación se le pudiera despedir. Ahora no es posible, salvo que, tras haberle dado una formación o instrucciones adecuadas a tal efecto, el trabajador no haya podido, finalmente adaptarse a los cambios operados. Se ha añadido posteriormente a través de la Ley 3/2012 un párrafo en el que se indica que ese tiempo dedicado a la formación, tendrá, a todos los efectos carácter de tiempo de trabajo efectivo, y la extinción deberá realizarse, como mínimo, dos meses después de haber introducido la modificación o desde que finalizó la formación dirigida a la adaptación.

MODIFICACIONES SOBRE LA INDEMNIZACIÓN POR DESPIDO IMPROCEDENTE Y ELIMINACIÓN DE SALARIOS DE TRAMITACIÓN

En este caso, también nos encontramos con novedades muy importantes, por su repercusión.

Eliminación de los salarios de tramitación. Se eliminan los salarios que se abonaban a los trabajadores cuando se declaraba o reco-

noía la improcedencia del despido, por lo que, aquellos despidos que se hayan efectuado a partir del día 12 de febrero de 2012, en caso de que éstos sean declarados improcedentes mediante sentencia judicial, no generará a favor del trabajador el derecho a que se le abonen los salarios devengados desde la fecha del despido hasta la fecha en la que se le notifique la sentencia en la que se declare la improcedencia del despido. Esta eliminación tiene varias consecuencias que es importante destacar, en primer lugar, que de algún modo se elimina parte de la responsabilidad del Estado del abono de los salarios de tramitación en los casos en los que se haya dictado sentencia declarando el despido improcedente en un plazo superior a 60 días hábiles desde la interposición de la demanda hasta la fecha en la que se dicta la sentencia (actualmente, tras la ley promulgada en julio se ha aumentado este plazo a 90 días), puesto que, dada la saturación que había en los juzgados respecto

de procedimientos de despido, era muy difícil que hubiera un pronunciamiento judicial antes de esos 60 días, lo que ha provocado, en los últimos tiempos, muchas reclamaciones al Estado respecto de estos salarios. Por otro lado se pretendía minimizar el perjuicio que este mismo retraso, provocaba a las empresas, que en casos de despidos de trabajadores con poca antigüedad, si el juicio se celebraba pasado mucho tiempo desde la fecha del despido, hubiera una desproporción entre la indemnización que tendría que percibir y los salarios de tramitación que cobraban.

Con esta modificación, al no existir la obligación de abono de salarios de tramitación, salvo en aquellos casos en que proceda la readmisión del trabajador, ya sea por elección de la empresa, o porque exista una readmisión obligatoria, se ha eliminado el denominado "despido expres", al eliminarse lo establecido en el art. 56. del ET según el que se paralizaban los salarios de tramitación en el

caso en el que la empresa reconociera la improcedencia del despido y consignase en el plazo de 48 horas siguientes a la notificación del despido en sede judicial la indemnización que correspondiera. Por este motivo, en la actualidad, y salvo que se trate de despidos anteriores al día 12 de febrero de 2012, en el decanato judicial ya no se admiten este tipo de consignaciones.

Finalmente, la indemnización por despido improcedente se ha reducido de 45 días por año trabajado, con un máximo de 42 mensualidades a la de 33 días por año trabajado con un máximo de 24 mensualidades. Es necesario especificar que esta indemnización de 33 días por año, es aplicable a los contratos que se hayan concertado con posterioridad a la publicación del RDL 3/2012, es decir, a partir del 12 de febrero de 2012. Para los contratos anteriores, la fórmula que se ha utilizado es la de diferenciar. ■

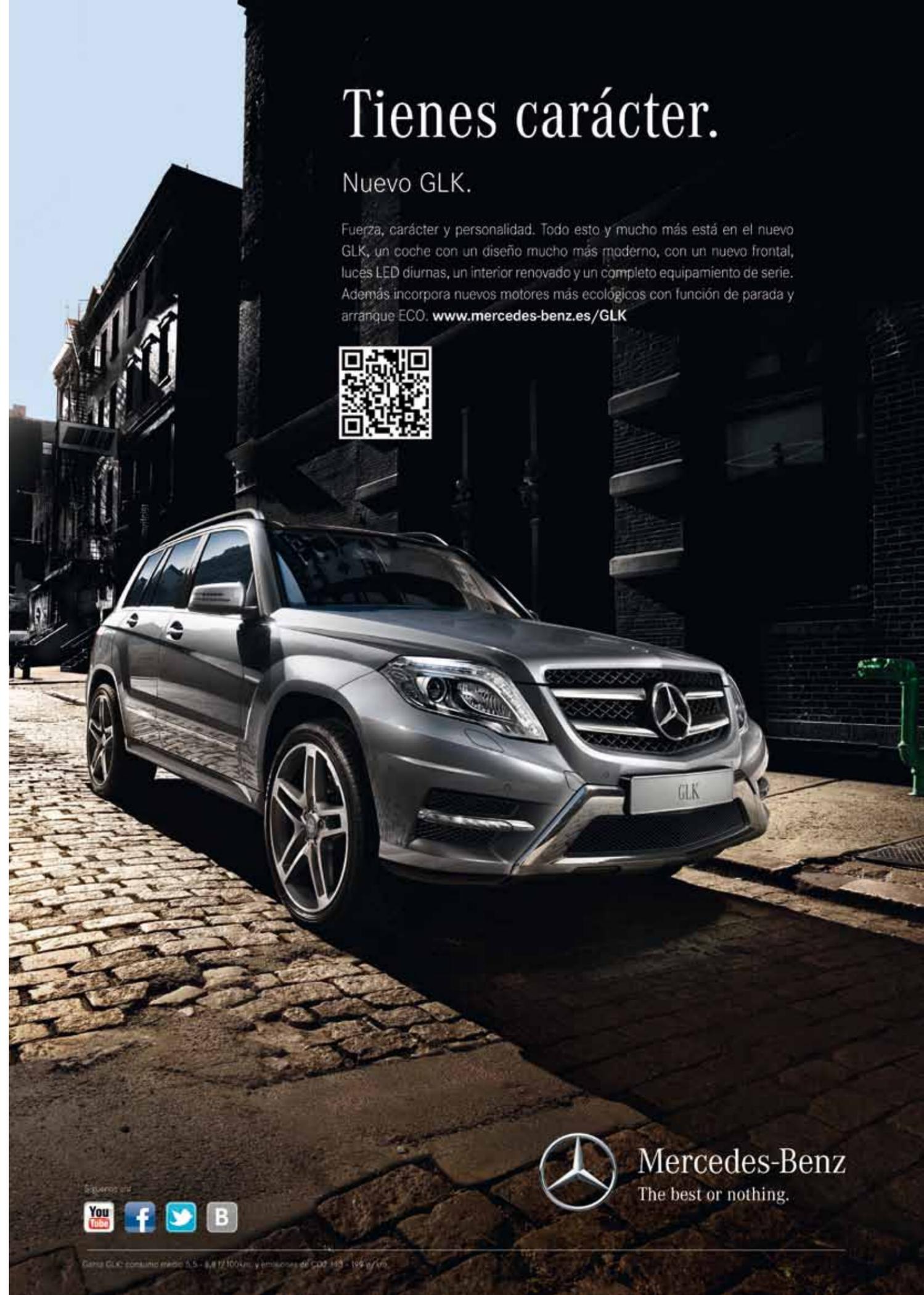
DESPIDOS COLECTIVOS

- Se han eliminado trabas burocráticas para dar más celeridad a este tipo de despidos de carácter colectivo, dando más margen de maniobra tanto a empresarios como a representantes de los trabajadores, para intentar, que se resuelvan las concretas situaciones de un modo más rápido, sin mermar, las garantías de los trabajadores.
- En caso de no existir acuerdo, los trabajadores podrán demandar tanto individual, como colectivamente, si consideran que no existen causas para proceder a ese despido.
- Si finalmente se llega a un acuerdo, el empresario tiene también mayores garantías, puesto que se presupone que si hay acuerdo existen las causas alegadas por la empresa.

Tienes carácter.

Nuevo GLK.

Fuerza, carácter y personalidad. Todo esto y mucho más está en el nuevo GLK, un coche con un diseño mucho más moderno, con un nuevo frontal, luces LED diurnas, un interior renovado y un completo equipamiento de serie. Además incorpora nuevos motores más ecológicos con función de parada y arranque ECO. www.mercedes-benz.es/GLK



Mercedes-Benz
The best or nothing.



COCHES Y MOTORES

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

LAS MEJORES OPCIONES DE LA MANO DE NUESTROS PROFESIONALES DEL MOTOR

A FONDO. PEUGEOT 208 1.6 e-HDI FAP 92 CV

Peugeot presenta su nuevo 208, que supone una auténtica renovación en cuanto a diseño, ergonomía y sostenibilidad. Siendo un modelo más ligero que su predecesor, se basa en la funcionalidad y ofrece para ello una amplia gama de motores.

HEMOS PRUBADO... OPEL AMPERA

Se ha hecho con el título del Mejor Coche del Año 2011 en Europa y, siendo

un coche eléctrico dispone de amplia autonomía y su fabricante lo llama Vehículo Eléctrico de Autonomía Extendida.

HEMOS PRUBADO... HYUNDAI i20 5P 1.4 CRDI CITY 90 CV

Este vehículo urbano compacto ha tenido una gran aceptación desde su lanzamiento en el año 2009 y presenta ahora un cambio exterior e interior, incluyendo importantes mejoras a nivel mecánico.





CARMEN ESPADA

A FONDO

LA RE-GENERACIÓN TOTAL DEL PEUGEOT 208

LA EXPERIENCIA DE CONDUCCIÓN DEL PEUGEOT 208 LLEGA DERIVADA DE LA TOTAL REGENERACIÓN QUE OFRECE EL PRODUCTO: DE DISEÑO, ARQUITECTÓNICA, ERGONÓMICA Y MEDIOAMBIENTAL. ESTA ESTRATEGIA BUSCA, ADEMÁS DE LA RECUPERACIÓN DEL LIDERAZGO DEL SEGMENTO, LA RECONQUISTA DEL PÚBLICO FEMENINO, CON UN COCHE MUY COMPLETO Y CAPAZ DE CAPTAR Y CAUTIVAR A TODO TIPO DE CLIENTES. PARA CONSEGUIRLO, EL NUEVO PEUGEOT 208 CUENTA CON UNA AMPLIA GAMA DE MOTORES DE ÚLTIMA GENERACIÓN, CON UN ESTILO EXTERIOR E INTERIOR QUE PERfila UN COCHE ÚNICO Y CON UN HABITÁCULO TAN FUNCIONAL COMO VANGUARDISTA.

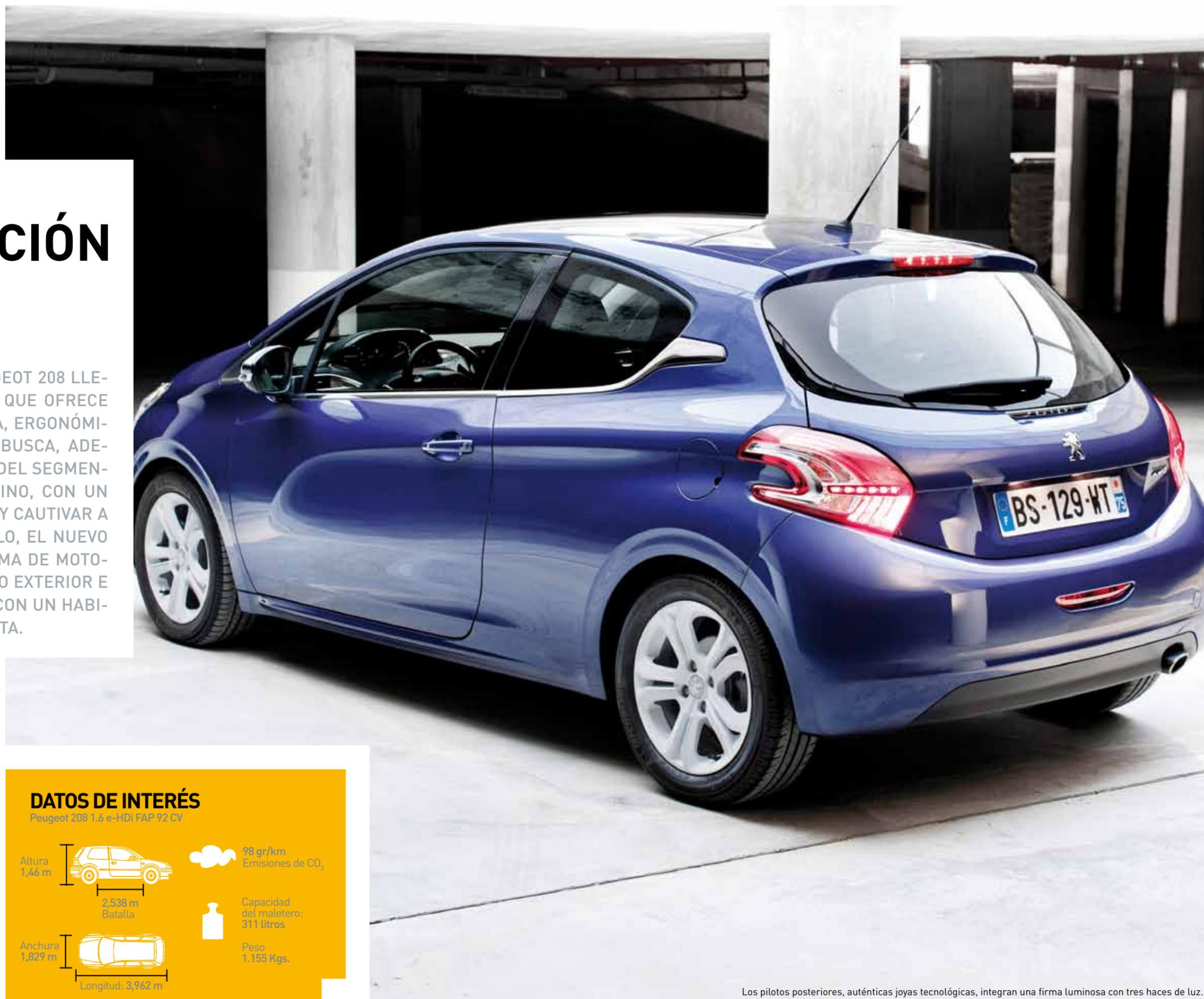
El nuevo modelo de Peugeot llega al mercado para convertirse en líder en su segmento, protagonizando una auténtica revolución entre los automóviles de su clase, algo que la marca ha calificado como Re-generación. De hecho, representa un cambio radical de tendencias en el sector automovilístico, siendo un modelo más pequeño y ligero que su antecesor, pero gozando a la vez de un habitáculo claramente más amplio y de un confort y una estabilidad muy superiores a los ofrecidos por la generación precedente.

El concepto audaz de la casa francesa rompe esquemas y está basado en cuatro pilares fundamentales:

- Regeneración arquitectónica, con un vehículo más compacto y ligero.
- Regeneración del diseño, con los nuevos códigos estéticos de la marca.
- Regeneración ergonómica, con un puesto de conducción totalmente rediseñado.
- Regeneración medioambiental, con una gama de motores más eficientes.

FRONTAL CARISMÁTICO

La parte delantera desvela un nuevo rostro de la marca, especialmente carismático y cargado de modernidad. El semblante felino se reinterpreta así de una manera más actual, rica y refinada a la vez. Viene dado a través de los diodos LED (en función de las



DATOS DE INTERÉS

Peugeot 208 1.6 e-HDi FAP 92 CV

Altura
1,46 m



2,538 m
Batalla



98 gr/km
Emisiones de CO₂

Anchura
1,829 m



Longitud: 3,962 m



Capacidad del maletero:
311 litros

Peso
1.155 Kgs.

Los pilotos posteriores, auténticas joyas tecnológicas, integran una firma luminosa con tres haces de luz.



El perfil del tres puertas está más esculpido que su antecesor y la forma del montante trasero supone un guiño al diseño del mítico 205.



NOS HA GUSTADO

Equipamientos innovadores

- A finales de este año, el 208 dispondrá de un equipamiento poco habitual en el segmento B, que facilitará notablemente la vida diaria al conductor urbano, como, por ejemplo, la función Park Assist. Cuando se detecta una plaza de aparcamiento en una fila, el sistema maniobra la dirección de manera automática para aparcar el coche sin intervención del conductor, que sólo debe controlar los pedales de freno y acelerador.
- Según versiones, el 208 podrá equiparse asimismo con iluminación estética direccional, lo que permite optimizar la visibilidad lateral a baja velocidad (menos de 40 km/h) en condiciones urbanas, en los cruces, durante las maniobras de aparcamiento o en carreteras sinuosas. El haz luminoso de uno de los dos faros antiniebla ilumina el interior de la curva correspondiente, según el ángulo del volante y/o la dirección marcada con el intermitente.

versiones) y la guía luminosa, que enfatizan la nueva mirada de las ópticas tanto de día como de noche. Con el mismo cuidado por el detalle se han realizado el resto de elementos que componen el frontal del nuevo Peugeot 208 como, por ejemplo, los marcos de los faros antiniebla.

La parrilla, por su parte, se ha moldeado como si fuera una auténtica escultura aérea. Tanto es así que parece que se desprenda de la carrocería y llegue a flotar en el aire, con su marco cromado cincelado con precisión. En el interior de este singular contorno, la rejilla dispone de barras satinadas que refuerzan la modernidad y la riqueza de su trazo. Con tan original diseño, el nuevo modelo consigue además expresar una noción clara de eficiencia medioambiental, porque el tamaño de la entrada de aire sugiere, en efecto, la optimización del consumo.

ERGONOMÍA PARA EL SIGLO XXI

El revolucionario Peugeot 208 consigue renovar el placer de conducir gracias a su nuevo puesto de conducción. El diseño del salpicadero apuesta por la calidad y se percibe el cuidado por los detalles, como se demuestra, por ejemplo, en los aireadores en los extremos del salpicadero, en forma de ojo de felino o en los numerosos elementos conformados que recuerdan a algunos detalles del diseño exterior (parrilla, techo, corte del portón...). Todo se ha pensado minuciosamente, desde las formas de los paneles de las puertas al pomo de la palanca de cambio con el objetivo de obtener la máxima eficiencia. El reagrupamiento de todos los mandos de audio en la pantalla táctil permite asimismo la simplificación de los movimientos en beneficio de un diseño puro y más moderno.

Su ergonomía multiplica especialmente las sensaciones de maniobrabilidad y agilidad a baja velocidad. Estas sensaciones subjetivas proceden de la dirección asistida eléctrica, una nueva dirección de tipo *brushless*, desarrollada teniendo en cuenta la nueva síntesis de términos de equilibrio y de peso del coche.

“Cuenta con dirección asistida eléctrica, una nueva dirección de tipo *brushless*, desarrollada teniendo en cuenta la nueva síntesis de términos de equilibrio y de peso del coche”

SENSACIONES RENOVADAS

Las dimensiones del 208, en especial la anchura (-2 cm) y la altura (-1 cm respecto al 207), sus volúmenes, particularmente trabajados, y el cuidado con que se han realizado cada uno de sus detalles (careados inferiores, alerón trasero en determinadas versiones...) proporcionan una optimización máxima de la aerodinámica. Las mejores versiones consiguen así un SCx de 0,61 (Cx de 0,29), lo que supone uno de los mejores valores del segmento y favorece el consumo de combustible y una significativa mejora en las emisiones de CO₂.

La instrumentación, además, se ha tratado de manera muy tecnológica, con instrumentos analógicos que recuerdan a una mecánica de precisión, una pantalla digital donde la velocidad está siempre claramente visible y juegos de retro-iluminación que aportan elegancia al conjunto. La ambientación luminosa ha sido otro de los elementos a los que los diseñadores han dado una mayor importancia, con una iluminación de dominancia blanca, de muy alta gama, en especial para los instrumentos, y con diodos de luz azulada que delimitan, de noche, el contorno del techo panorámico de cristal (siempre que el coche lo equipe) con un efecto de cometa degradado en azul.

LÍDER EN EFICIENCIA

Sin duda, donde más destaca este nuevo modelo de Peugeot es en la ligereza. Marca nuevos estándares en este sentido, siendo el único vehículo de su categoría que puede presumir de ser no sólo más pequeño que su predecesor, sino también más ligero, lo que supone una ventaja competitiva de gran valor añadido frente a la competencia por el diferencial de eficiencia que representa. Esta cualidad, unida a unos motores que aportan una sensible reducción de consumos y emisiones sin menoscabo de unas prestaciones mejoradas, y a una aerodinámica optimizada, le convierten en un automóvil único.

Lograr una reducción máxima del peso del vehículo permite, paralelamente, controlar el consumo, la seguridad pasiva y el comportamiento dinámico del vehículo. Cada elemento concebido, cada técnica utilizada, cada pieza del coche ha sido

pensado, desarrollado y trabajado con la reducción de peso en mente: viga delantera deformable en aluminio, dimensiones del sub-chasis delantero, soldadura láser de los paneles del techo, amplio uso de chapa de los tipos THLE y UHLE (muy alto límite elástico y ultra alto límite elástico), insonorización del motor en origen, etc.

MOTORES EXCELENTES Y CONSUMOS REDUCIDOS

El peso, la aerodinámica, los neumáticos de muy baja resistencia a la rodadura y, por supuesto, el know-how y la innovación tecnológica del Grupo PSA en materia de motores, son los elementos que permiten a la gama 208 superar una nueva etapa en la eficiencia en el apartado de emisiones de CO₂ en un coche de la marca.

La eficiencia de los motores diesel HDi FAP y de los de gasolina VTi y THP, consolidada con la llegada de una nueva generación de motores de gasolina de tres cilindros, contribuye en efecto al descenso de 34 g/km de las emisiones medias de CO₂ de la gama 208 respecto a la gama de lanzamiento del 207, y hasta 46 g de diferencia en el motor de gasolina de acceso a la gama.

La gama 208 dispondrá para cuatro de sus cinco motores diesel de la tecnología e-HDi. Rápido, eficaz y silencioso, este Stop&Start de nueva generación permite reducir el consumo y las emisiones (hasta un 15% menos en ciudad) con un agrado de utilización máximo, gracias a la parada y puesta en marcha del motor de manera casi instantánea, sin ruido ni vibraciones. Las motorizaciones diesel que se encuentran disponibles son de 1,4 litros y 1,6 litros, con potencias que van desde los 68 CV hasta los 115 CV, con cajas de cinco y seis velocidades según motor.

En la gama gasolina están disponibles los nuevos motores de 1,0 y 1,2 litros. Estos motores atmosféricos de inyección directa disponen de potencias máximas respectivas de 68 y 82 CV a 6.000 rpm y de un par máximo de 95 y 118 Nm a 3.000 y 2.750 rpm respectivamente. A estas dos versiones se les suma el motor 1.6 litros THP con caja manual de seis velocidades que conforman las opciones de motores de tres cilindros. ■



Con su volante de tamaño reducido, acompañado de la instrumentación en posición elevada y su gran pantalla táctil en color, el 208 ofrece una experiencia de conducción inédita a su usuario.



El nuevo Peugeot 208 ha nacido fruto de un diseño atrevido que plasma a la perfección su espíritu moderno y audaz.



PEDRO FÉLIX GARCÍA



HEMOS PROBADO...

COCHE DEL AÑO 2012 EN EUROPA

OPEL AMPERA

EL *OPEL AMPERA* HA SIDO ELEGIDO POR IMPORTANTES MEDIOS ESPECIALIZADOS DEL MUNDO DEL MOTOR COMO MEJOR *COCHE DEL AÑO 2012 EN EUROPA*.

Línea deportiva y muy llamativa. Máximo aprovechamiento aerodinámico: sólo 8,5 cm entre el faldón y el suelo.

"Las prestaciones reales del Opel Ampera igualan o superan a las de cualquier otro coche convencional equivalente"

No es un híbrido. Es un verdadero coche eléctrico y como tal reúne todas las ventajas de cualquier coche eléctrico, pero carece del peor de sus inconvenientes. La autonomía del Opel Ampera es como la de cualquier turismo convencional. Conduciendo el Opel Ampera nunca se siente la angustia de poder quedarse uno "tirado" si se agota la carga de la batería. Su fabricante lo llama *Vehículo Eléctrico de Autonomía Extendida*.

La tracción siempre es debida a un motor eléctrico de 150 caballos de potencia. Cuando se agota el 80% de la carga de la batería (de iones de litio), automáticamente se pone en funcionamiento un grupo electrógeno auxiliar que se encarga de seguir suministrando corriente al motor eléctrico, que siempre es el único que impulsa al automóvil en todo momento. Ese grupo electrógeno auxiliar está formado por un alternador y un motor de gasolina, de 1,4 litros de cilindrada y 86 caballos.

La batería del Opel Ampera se recarga conectando el coche a la red, siendo posible hacerlo a cualquier enchufe doméstico que admita el paso de suficiente intensidad. El Opel Ampera dispone de un cable (de 6 metros de largo), que lleva incorporado un amperímetro electrónico que es capaz de detectar la intensidad máxima de corriente que puede discurrir por la línea a la que se le haya enchufado. Si le conectamos a una línea de poca sección de cable (como puede ser la que alimenta las lamparitas de las mesitas del nuestro dormitorio), entonces el propio sistema impide el paso de la corriente. Así pues, no existe riesgo de sobrecalentamiento de ningún cable de nuestra vivienda, ni de que "salten los plomos" de la casa. Por ejemplo, para cargar la batería del Opel Ampera objeto de esta prueba, nos sirvió el enchufe de la lavadora de nuestra vivienda. El dispositivo electrónico intercalado en el cable de carga permite elegir entre que pasen 10 amperios de corriente (en cuyo caso la carga completa viene a



Circulando a velocidades bajas, la falta de "limpia" en la luneta dificulta la visibilidad hacia atrás cuando llueve.

FICHA TÉCNICA Opel Ampera

DOS MOTORES

ambos situados delante, uno eléctrico para la tracción y otro auxiliar de gasolina para accionar un generador estacionario de corriente.

MOTOR PRINCIPAL
eléctrico de tipo síncrono.

POTENCIA FISCAL
21,54 CVF.

POTENCIA MÁXIMA REAL
150 CV (111 Kw) a 5.000 r.p.m.

RELACIÓN PESO/POTENCIA
13,33 Kg/CV.

PAR MÁXIMO
constante 370 mN ente 250 y 2.800 r.p.m.

MOTOR
auxiliar de gasolina, de 4 cilindros en línea y 1.398 c.c. (Diámetro por carrera: 73,4 x 82,6 mm).

RELACIÓN DE COMPRESIÓN
10,5 a uno.

POTENCIA MÁXIMA REAL
86 CV a 4.800 r.p.m. (63 Kw).

POTENCIA ESPECÍFICA
61,52 CV/litro.

PAR MÁXIMO
126 mN a 4.250 r.p.m. Alimentación por inyección electrónica y aspiración atmosférica.

TRACCIÓN
delantera, exclusivamente eléctrica.

DIRECCIÓN
de cremallera, servoasistida eléctricamente.

DIÁMETRO DE GIRO
11 m (entre aceras).

FRENOS
de discos en las cuatro ruedas, autoventilados los delanteros, con sistemas ABS, ESP y de frenado regenerativo.

SUSPENSIÓN
independiente en las ruedas delanteras, tipo Mac Pherson; trasera semi-independiente con eje de torsión. Muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos telescópicos en todas las ruedas.

BATERÍA DE TRACCIÓN
de iones de litio, de 16 Kwh, formada por 288 módulos.

BATERÍA DE SERVICIO
de 12 V. Faros halógenos.

FAROS HALÓGENOS
Número de luces blancas posteriores de marcha atrás: una. Número de pilotos rojos traseros antiniebla: uno.

NEUMÁTICOS
de baja fricción: 215/55 R 17 (94H).

RUEDA DE REPUESTO
No lleva.

"El Opel Ampera es el automóvil eléctrico tecnológicamente más avanzado que se comercializa en estos momentos"

durar un poco más de seis horas) o que sean sólo 6 amperios (en cuyo caso, la carga completa dura doce horas aproximadamente). Además, el coche permite ser programado para ser cargado a la hora que queramos, pudiendo hacerse dicha recarga en horas de tarifa nocturna.

Cuando la batería de tracción se encuentra totalmente cargada, el Opel Ampera anuncia que es capaz de recorrer unos 62 kilómetros en modo exclusivamente eléctrico, cosa que hemos podido comprobar que sí es posible. Por tanto, se trata de un coche muy apropiado para una persona que diariamente, para ir y venir al trabajo, recorra distancias de ese orden. Así, recargándolo luego por las noches, ese conductor se movería toda la semana en modo exclusivamente eléctrico (sin consumir ni un litro de gasolina), y

al llegar el fin de semana podría salir a carretera con este mismo Opel Ampera a disfrutar recorriendo mayores distancias sin ninguna limitación.

No obstante, si así nos lo proponemos, es fácil superar esos 62 kilómetros mencionados si conducimos buscando la máxima eficiencia. Circulando a velocidades legales por carreteras provinciales en buen estado y muy poco tráfico, nosotros hemos logrado que nuestra unidad de pruebas llegase a recorrer 73 kilómetros en modo exclusivamente eléctrico; eso sí, evitando aceleraciones o adelantamientos, aunque sin renunciar a disfrutar del aire acondicionado en ningún momento.

Procurando optimizar al máximo la eficiencia en el manejo, el consumo de energía circulando en modo exclusivamente eléctrico viene a ser de 17 Kwh

A TENER EN CUENTA

Confortable y bastante bien equipado. Autonomía sin restricciones.

ECHAMOS DE MENOS

El maletero resulta algo escaso de capacidad. Carece de rueda de repuesto.

DATOS DE INTERÉS

Opel Ampera

Altura en vacío: 1,439 m



2,685 m Distancia entre ejes

Longitud: 4,498 m

Anchura: 1,787 m



Peso en orden de marcha: 1.732 Kg

Peso máximo autorizado: 2.000 Kg

Peso remolcable autorizado: ninguno

Gramos de CO₂/km: cero en modo eléctrico; menos de 40 g/Km con el motor de gasolina funcionando

Capacidad máxima teórica del depósito de gasolina: 35'2 l



La capacidad del maletero puede considerarse escasa (sólo 282 litros) para un coche de este tamaño.

por cada cien kilómetros recorridos, lo que, calculando el precio (tras la última subida de tarifas y sin aplicar la nocturna, que resultaría aún más barata) a razón de 0,20 euros/Kwh, viene a resultar que el Opel Ampera gasta aproximadamente 3,5 euros por cada cien kilómetros, cantidad que viene a ser algo menos de la mitad de lo que gasta un coche equivalente provisto de motor diésel de última generación.

El Opel Ampera puede alcanzar una velocidad máxima de 160 Km/h y acelerar de cero a 100 Km/h en menos de 10 segundos, todo ello con un nivel cero de emisiones y con el único sonido que producen sus neumáticos al rodar sobre el firme. Mientras está funcionando el motor térmico, su nivel de emisiones es inferior en todo momento a 40 g/Km de CO₂.

El Opel Ampera es una berlina de cinco puertas y de tamaño medio; mide 4,498 m de largo y 2,685 m de distancia entre ejes. De tracción delantera y aspecto robusto, está homologado para cuatro plazas. Nos ha parecido pequeño su maletero habida cuenta del tamaño

RESUMEN DE NUESTRA PRUEBA EN CIFRAS

Opel Ampera	
PRESTACIONES	
De 0 a 100 km/h	9,3"
De 0 a 1.000 m	31"
Velocidad máxima	160 km/h
CONSUMO de gasolina con motor térmico funcionando (*)	
a 90 km/h	5,1 litros/100 km
a 120 km/h	6,5 litros/100 km
a 140 km/h	8,1 l/100 km
En ciudad	7,2 l/100 km a 25 km/h

CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS DE LA PRUEBA

Estado del suelo	seco
Viento	en calma

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



Tanto el cuadro frente al conductor, como la pantalla táctil central ofrecen una información amplia y llamativa.

de este coche: sólo 282 litros hasta la tela que cubre contra miradas indiscretas los objetos que transportemos. Quitando esa tela, la capacidad de carga aumenta hasta los 381 litros contando todo el volumen que hay hasta la luneta trasera. Abatiendo los dos respaldos posteriores, la capacidad de carga crece hasta todo el volumen trasero del habitáculo hasta el techo). Debajo de la moqueta del piso del maletero se alojan un "kit reparapinchazos" y el cable para conectar el coche a la red. Sorprende que carezca de un "limpia" que barra las gotitas que, en tiempo lluvioso, se depositan sobre su luneta trasera. En la aleta delantera izquierda lleva la toma de corriente; en la aleta trasera derecha está la boca de acceso al depósito de gasolina.

El comportamiento dinámico del Ampera es excelente. Se conduce igual que cualquier coche automático. He aquí el espacio requerido para detenerlo en función de la velocidad; distancias todas ellas magníficas a pesar de calzar este coche neumáticos de baja fricción:

KM/H	METROS
60	13,5
100	38,5
120	55,0

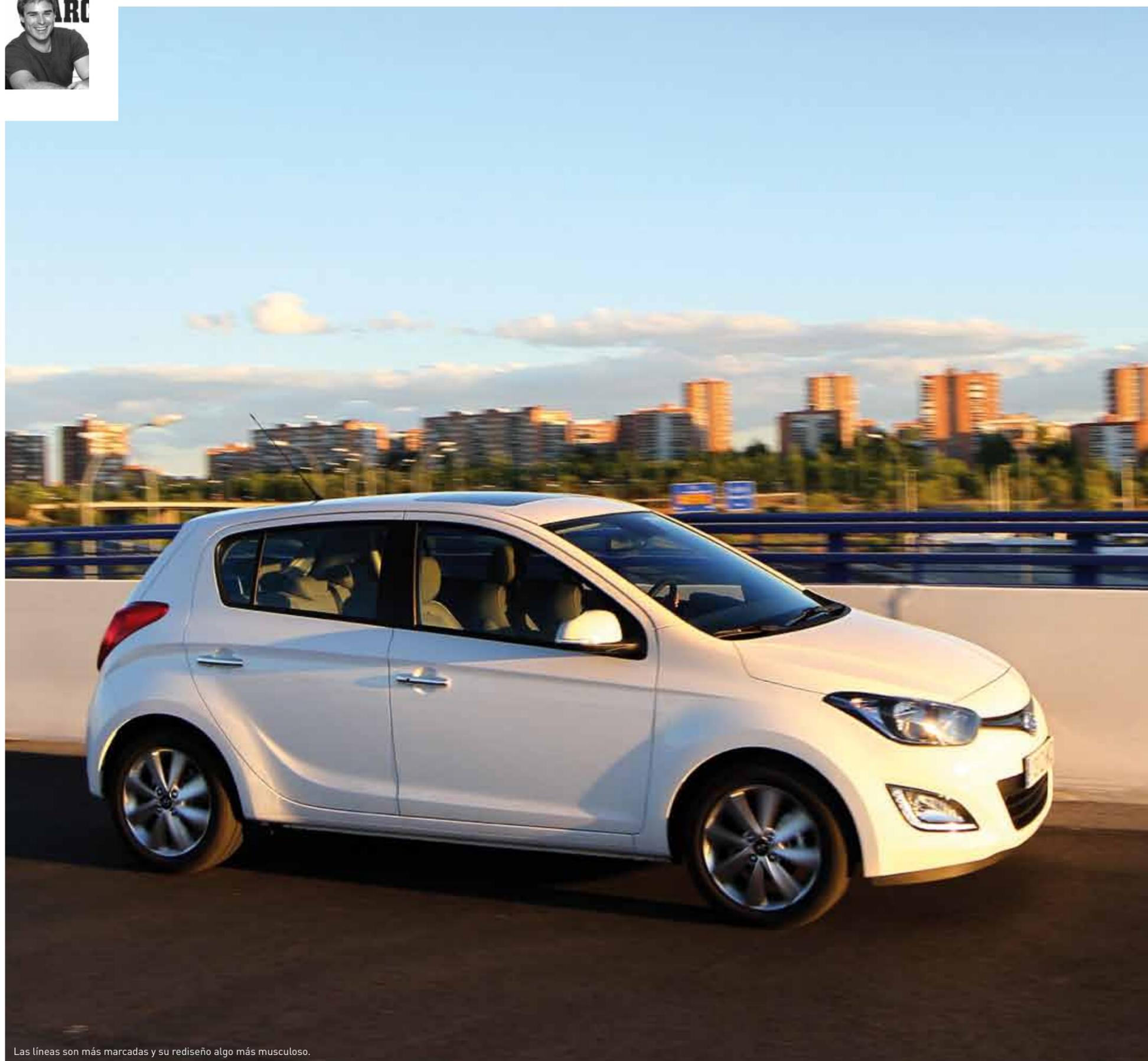
Por cierto que, con la medida de neumáticos que calza el Opel Ampera, no está permitido el uso de cadenas para circular sobre suelos resbaladizos.

En el Opel Ampera se ha cuidado la aerodinámica al máximo; en un coche más bien bajo en todos los órdenes. Al entrar o salir, es fácil que rocemos con el marco superior de los huecos de sus puertas si no nos acordamos de agachar o torcer bien la cabeza. Su faldón delantero queda a sólo 8,5 cm del suelo, por lo que, si no circulamos muy despacio, es fácil rozar contra el pavimento al final de las rampas en las entradas de garajes subterráneos, o al rebasar no pocos pasos de peatones sobre elevados.

El cambio del aceite de su motor de combustión debe realizarse anualmente. La garantía de su sistema eléctrico de tracción (incluida batería) es por 8 años o 160.000 kilómetros. ■



ALBERTO GÓMEZ-BRUNETE



Las líneas son más marcadas y su rediseño algo más musculoso.

HEMOS PROBADO...

UN BELLO CAMBIO DE ROSTRO

HYUNDAI i20 5P 1.4 CRDI CITY 90 CV

HYUNDAI LANZÓ AL MERCADO EL i20 A PRINCIPIOS DE 2009 Y RÁPIDAMENTE SE CONVIRTIÓ EN UNO DE LOS VEHÍCULOS URBANOS COMPACTOS DE MENOS DE 4 METROS DE MAYOR ACEPTACIÓN. UN SALTO DE CALIDAD EN LOS MATERIALES Y EL DISEÑO, UN PRECIO CONTENIDO (QUE NO BARATO) Y UNOS CONSUMOS AJUSTADOS LE HAN HECHO VALEDOR, EN ESTOS TRES ÚLTIMOS AÑOS, DE UN ÉXITO CIERTAMENTE NOTABLE.

Eso es lo que seguramente ha motivado a Hyundai a presentar una revisión de su compacto medio, que presenta novedades estéticas en el exterior y en el interior, y mejoras mecánicas con cambios en la gama de motores, así como un ligero crecimiento, gracias a los nuevos parachoques, que le permiten alcanzar los 4 metros de longitud. Unos cambios para seguir siendo uno de los vehículos de su segmento más demandados. Un segmento duro y competido, en el que habitan

rivales como el SEAT Ibiza (líder absoluto en ventas), Skoda Fabia, Citroën C3 o Peugeot 208. Todos ellos han notado en sus ventas la llegada del i20.

Además del motor diesel 1.4 de 90CV que hemos probado, el nuevo i20 ofrece dos motorizaciones de gasolina, de 1.2 y 1.4 litros con 85 y 100CV de potencia, respectivamente. Más adelante, seguramente tras el verano, llegará una segunda opción diesel de 1.1 litros y 75CV, que puede quedarse algo justa a tenor de lo visto con el 1.4 de 90CV.

“El Hyundai i20 con el motor diesel 1.4 de 90 CV es un coche que se mueve con agilidad entre el tráfico y que se conduce con mucha facilidad, progresa con rapidez si se apura la marcha y la sensación que transmite es de una conducción muy suave”



Para el estilo frontal Hyundai ha pensado en los más grandes i30 e i40.

El Hyundai i20 con el motor diesel 1.4 de 90 CV es un coche que se mueve con agilidad entre el tráfico y que se conduce con mucha facilidad, progresa con rapidez si se apura la marcha y la sensación que transmite es de una conducción muy suave. Si tratamos de circular a bajas revoluciones para reducir el consumo, se detecta un poco de falta de fuerza, y más si vamos con el aire acondicionado puesto. Por ello es complicado mantener una media de consumo muy baja, el dato que da la marca, de 4,3 litros a los 100, ya no siendo muy bueno, es difícil de lograr. Una vez en marcha, sin embargo, es un coche ágil y en carretera es capaz de darnos cierta satisfacción y adelantar sin riesgos.

De momento solo hemos podido conducir el i20 Diesel de 90 caballos. Con este motor, el Hyundai i20 funciona bien una vez que circula con lanzamiento pero no es del todo perfecto para

MOTORES DIESEL Y DE GASOLINA

Además del motor diesel 1.4 de 90CV que hemos probado, el nuevo i20 ofrece dos motorizaciones de gasolina, de 1.2 y 1.4 litros con 85 y 100CV de potencia, respectivamente. Más adelante, seguramente tras el verano, llegará una segunda opción diesel de 1.1 litros y 75CV, que puede quedarse algo justa a tenor de lo visto con el 1.4 de 90CV.



Pese a su corta batalla y ser un compacto, habitabilidad es muy buena.

una utilización urbana porque tiene poca fuerza en el momento de la arrancada (al menos con el aire acondicionado conectado que es como lo he probado). Por ese motivo, para salir con agilidad desde parado, especialmente en rampa, es necesario hacer patinar el embrague y acelerar más de lo normal.

Su comportamiento en carretera es óptimo, y en carreteras viradas, si bien no se le puede exigir una conducción deportiva, responde con solvencia en conducción normal. En ciudad se detecta, rápidamente, que está en su hábitat natural, se mueve rápido y es muy fácil maniobrar, teniendo una visión excelente del conductor en cualquier ángulo, gracias en parte a una estructura bastante cuadrada y a una superficie acristalada bastante amplia.

Dentro del coche la sensación de amplitud se percibe también por lo dicho anteriormente, y en las dos plazas delan-

FICHA TÉCNICA

Hyundai i20 5p 1.4 CRDi City 90 CV

PRESTACIONES Y CONSUMOS HOMOLOGADOS	
Velocidad máxima (km/h)	174
Aceleración 0-100 km/h (s)	13,5
Consumo urbano (l/100 km)	5,0
Consumo extraurbano (l/100 km)	3,8
Consumo medio (l/100 km)	4,3
Emissiones de CO ₂ (gr/km)	110
Normativa de emisiones	Euro V

DIMENSIONES, PESO, CAPACIDADES	
Tipo de Carrocería	Turismo
Número de puertas	5
Largo / ancho / alto (mm)	3995 / 1710 / 1490
Batalla / vía delantera - trasera (mm)	2525 / 1503 - 1501
Coefficiente Cx / Superficie frontal (m ²) / Factor de resistencia	0,33 / -- / --
Tipo de depósito:	
Combustible Gásleo (litros)	45
Volúmenes de maletero:	
Volumen con una fila de asientos disponible (litros)	1060
Volumen mínimo con dos filas de asientos disponibles (litros)	295
Número de plazas / Distribución de asientos	5 / 2 + 3

MOTOR DE COMBUSTIÓN	
Combustible	Gasóleo
Potencia máxima CV - kW / rpm	90 - 66 / 4000
Par máximo Nm / rpm 220 / 1500-2750	420 / 2000
Situación	Delantero transversal
Número de cilindros	4 - En línea
Material del bloque / culata	Hierro / Aluminio
Diámetro x carrera (mm)	75,0 x 79,0
Cilindrada (cm ³)	1396
Relación de compresión	17,0 a 1
Distribución	4 válvulas por cilindro. Dos árboles de levas en la culata
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo. Geometría variable. Intercooler

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Tipo de Embrague	--

CHASIS	
Suspensión delantera (estructura/muelle)	Tipo McPherson / Resorte helicoidal
Suspensión trasera (estructura/muelle)	Rueda tirada con elemento torsional / Resorte helicoidal
Barra estabilizadora (delante/detrás)	Sí / Sí
Frenos delanteros (diámetro mm)	Disco ventilado
Frenos traseros (diámetro mm)	Disco
Dirección:	
Tipo	Cremallera
Tipo de asistencia	Eléctrica
Asistencia en función de la velocidad	No
Desmultiplicación en función de la velocidad	No
Desmultiplicación no lineal	No
Desmultiplicación dirección	14,5
Dirección a las cuatro ruedas	No
Neumáticos delanteros	175/70 R14
Neumáticos traseros	175/70 R14
Llantas delanteras	5,5 x 14
Llantas traseras	5,5 x 14

“En ciudad se detecta, rápidamente, que está en su hábitat natural, se mueve rápido y es muy fácil maniobrar, teniendo una visión excelente el conductor en cualquier ángulo, gracias en parte a una estructura bastante cuadrada y a una superficie acristalada bastante amplia”



Limpio y claro, el interior sigue fiel a la estética Hyundai con plásticos mejorables.



Conexiones AUX para ipod y USB muy al alcance de la mano.

teras un adulto grande cabe sin problemas y viaja con comodidad. En las dos plazas traseras (que tienen buen acceso gracias a ser un cuatro puertas) dos adultos caben bien, aunque sin grandes comodidades para las piernas, pero tres quedan muy apretados.

El volumen del maletero es 295 litros, un buen dato, mejor que el de toda la competencia a excepción del Fabia (300 litros) tomado, sin embargo, con los asientos posteriores verticales, unos asientos que pueden reclinarsen un poco para la comodidad de los pasajeros, penalizando así la zona de carga.

Por lo que respecta al equipamiento (existen cuatro niveles), lleva de serie ordenador de viaje, aire acondicionado, faros antiniebla, control de estabilidad y conexión USB. Con la versión de equipamiento más alta, la Style S, de serie incluye elementos que no son frecuentes en este tipo de coches, como el arranque sin llave o cámara posterior para ayudarnos en el aparcamiento, cuya imagen se ve en el retrovisor central.

Los nuevos Hyundai i20 que se venden en España se fabrican en Turquía e India, y los principales cambios de aspecto hacen referencia al frontal, que se asemeja al de los nuevos i30 e i40, los parachoques, faros, pilotos traseros, llantas, embellecedores, etc. En el interior ha cambiado en el salpicadero la instrumentación y el tacto de los materiales que lo recubren.

El nuevo paragolpes, de diferente diseño, es 5 centímetros más largo que en el modelo anterior, lo que le permite llegar a los 4 metros de longitud, la anchura y altura se mantienen idénticas.

El precio del nuevo Hyundai i20 va de los 11.900 euros del gasolina de 85CV, a los 17.790 del diesel del 90CV con acabado Style S, no es barato, insistimos, pero el nivel de equipamiento y el comportamiento y tacto del coche, está al nivel de esos precios, o incluso mejor. ■

NOMBRAMIENTOS



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

PERE XAMPENY

DIRECTOR DE VENTAS DE SKODA EN ESPAÑA

Skoda ha nombrado a Pere Xampeny nuevo Director de Ventas de la marca en España, sustituyendo a Emiliano González que deja el cargo tras 14 años. Xampeny, de 35 años, es diplomado en Ciencias Empresariales por la Universidad Pompeu Fabra, con formación en dirección en ESADE, posee una trayectoria de más de 10 años en el sector del automóvil como analista de mercado o Manager de Ventas.

El principal reto de Skoda es continuar incrementando la cuota de mercado dentro de la Estrategia de Crecimiento 2018, siendo el objetivo de Xampeny alcanzar el 3% de la cuota de mercado.

ISAAC ORTEGA

DIRECTOR COMERCIAL DE PRODUCTOS INDUSTRIALES DE MICHELIN

Con 41 años de edad, Isaac Ortega ha sido nombrado nuevo Director Comercial de Productos Industriales de Michelin. Licenciado en



Dirección y Administración de empresas por la Universidad de Washington, acumula una larga trayectoria en el grupo Michelin, al que se incorporó hace 16 años como Responsable Técnico Comercial en Alicante, para más tarde ser nombrado Director Regional para Cataluña y Andorra, y finalmente trasladarse en Asia-Pacífico y ocupar cargos de Director de Centros de formación en China y Director Comercial en Corea.

BERNARDO LOSADA

DIRECTOR COMERCIAL DE OCCIDENTAL HOTELES EN EUROPA

Bernardo Losada es el nuevo Director Comercial de Occidental Hotels & Resorts en Europa. Es diplomado en Turismo por el Ecole Hoteliere Davos de Suiza y máster en Dirección de Marketing y Gestión Comercial por el ESIC Business & Marketing School.

Inició su trayectoria en Occidental Hotels & Resorts como ejecutivo de ventas, siendo su último cargo ocupado el de Director de Marketing de TRH Hoteles. En este nuevo puesto, Losada asumirá la comercialización de Occidental Hotels & Resorts en los mercados europeos, así como la de los hoteles localizados en nuestro país.



STEFFAN MUELLER

DIRECTOR DE OPERACIONES DE RENAULT EN EUROPA

Renault ha nombrado a Stefan Mueller como nuevo Director de operaciones de la marca en Europa. Diplomado por la Universidad de Würzburg y MBA por la Universidad de Nueva York, Mueller posee un amplio curriculum dedicado al automóvil, habiendo ocupado ya cargos directivos en BMW AG, el Grupo Ford, Volkswagen o Audi. Renault crea así el cargo de Director de Operaciones Europeas con el objetivo de tener a una persona dedicada en exclusiva a hacer funcionar la marca en Europa, afrontando la creciente crisis vivida en el viejo continente.



PALOMA GUTIÉRREZ

DIRECTORA GENERAL DE TURISMO Y ARTESANÍA DE CASTILLA LA MANCHA

El Consejo de Gobierno de Castilla la Mancha ha nombrado a Paloma Gutiérrez nueva Directora General de Turismo y Artesanía. La dimisión de Rafael Sancho como Director General de Incentivación Empresarial, Comercio, Turismo y Artesanía por motivos personales, ha propiciado la entrada de Paloma Gutiérrez, quien ocupaba previamente a su nombramiento el puesto de técnico en la oficina municipal de turismo de Toledo.



JAVIER COROMINA

NUEVAS PROFESIONES

“Espantador de ofertas telefónicas. Intérprete de facturas de gas, electricidad y teléfono”

En estos tiempos de crisis, incertidumbres, paros y otras plagas, conviene echarle imaginación al asunto para tratar de capear el temporal, las amenazas veladas europeas y las deudas más o menos soberanas. Con la finalidad expuesta, ahí van una serie de profesiones nuevas que podrían interesar a quienes estén en paro o preocupados por él:

Espantador de ofertas telefónicas./ Intérprete de facturas de gas, electricidad y teléfono./ Traductor al cristiano de los discursos y promesas de nuestros políticos./ Asesor de huelgas./ Consejero de quejas, denuncias y demandas./ Sexador de políticos y famosillos./ Suministrador de cotilleos./ Buscador de excusas para las derrotas futboleras o de cualquier otro tipo./ Rescatador de embargos soberanos./ Descubridor de marcos incomparables./ Apoyador de ese chico que asegura que la prima de riesgo es Antonia, la hija de la tía Catalina, basándose en lo insinuante de sus gestos y su manera

descocada de vestir y de andar./ Explicador farmacéutico de los pagos que corresponden por cada medicamento.

Otra cuestión que no va a resolver nuestra situación económica, pero quizás serviría para ayudar a alguien, podría ser que los repartidores domiciliarios de publicidad comercial, en lugar de dejarla en el portal cuando el portero se ha escaqueado, o cuando no hay portero (pero sí vecinos), se la lleven directamente al contenedor de papel. Quien lo dude, puede preguntar a los forofos del reciclaje.

Tal vez puedan pensar que estoy bromeando con la difícil situación actual. Pues no, en absoluto. Esas nuevas profesiones no existen, pero podrían, y deberían, establecerse algún día. Ahí van algunas de las ya existentes que, de entrada, pueden parecer tan fantásticas como las arriba señaladas: Webmaster, que, como su nombre parece indicar, es un organizador de páginas web. La misión del Cívímetro es promover y divulgar la cultura cívica entre los usuarios de servicios públicos. Administradores de web. Dinamizadores del tiempo libre. Infonomista (informador empresarial por la red). Agente divulgador de la cultura telemática. Compilador de contenidos multimedia. Técnico de ocio local. Help-desk (agente telemático). Agente de atención a la tercera edad. Diseñador medioambiental. Agente de inserción socio-laboral. Promotor de lectura. Guía de observación de especies en vías de extinción. Productor cultural. Agente de conservación urbana...

Bueno, pues todas esas profesiones tan raras, y algunas más, por el estilo, existen en el Ayuntamiento de Barcelona. No sé si esto tendrá algo que ver con eso de los catalanes, las piedras y los panes, pero parece que le cuadra muy bien el viejo refrán. ■



Nuevo Toyota Avensis. Calidad Avanzada para su empresa.



Totalmente equipado

-  Para mantener el rumbo firme en todo momento.
-  Sus compañeros podrán conducir con toda tranquilidad.
-  Girarán con estilo más de 100 millones de veces.
-  7 AIRBAGS. Cuidar de sus compañeros de trabajo es cuidar de su empresa.
-  Bluetooth® AUDIO STREAMING. Porque hay llamadas que no pueden esperar.
-  CONEX. TV/VIDEO. A veces la música libera el estrés.
-  RESPONDEREZAS ACTIVAS. Para proteger la columna vertebral de su empresa.
-  LUCES CIRCULACIÓN DIURNA. Para ser visto en todo momento.



Descubre el Nuevo Toyota Avensis a través de este código BIDI.

AVENSIS



Gama Avensis; consumo medio (l/100 km): 4,5 – 7,0. Emisiones CO₂ (g/km): 119 - 173.



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...

Consulte las condiciones especiales para flotas.



Das Auto.