



FENEVAL

OCTUBRE/DICIEMBRE 2019 - Nº 204

COCIDO FENEVAL

FENEVAL celebra su
tradicional cocido anual

DE CERCA CON

Ignacio Manzano - Presidente de
ASEVAL-MADRID

COCHES Y MOTORES

SEAT TARRACO
NISSAN LEAF E+
SKODA SCALA

PROTAGONISTA

Juan Collados, Small Fleets, Retail
Mobility Division & Future Sales
Project SEAT España



la voz de la *movilidad*

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



seat.es/empresas

SEAT URBAN VEHICLES® SEAT Arona.

Siempre eliges ciudad.

Si tu día libre perfecto es un día lleno de cosas por hacer, la ciudad es tu mejor plan. Vívela con tu SEAT Arona, tu SUV con Full LED, Asistente de aparcamiento automático, Cámara de visión trasera y Cuadro de mandos Digital Cockpit.

SEAT **FOR BUSINESS.**



Consumo medio combinado de 3,7 a 4,2 Kg/100 Km (GNC) y 4,6 a 6,6 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 102 a 150 g/km. (Valores WLTP). Emisiones ponderadas de CO₂ de 96 a 113 g/km. (Valores NEDC). Imagen acabado SEAT Arona FR con opcionales.



Patinetes ¿Sí o No? Esa no es la cuestión...

Los patinetes, esos singulares artilugios que ya forman parte del paisaje de nuestras urbes, han venido para quedarse, o eso dicen los expertos de la 'nueva movilidad'. Pero, cierto o no, lo que sí está claro es que su proliferación ha estado dejando a su paso una extensa estela de incertidumbre.

Es incuestionable que los vehículos en propiedad descienden cada año en las grandes ciudades y estos nuevos medios de transporte, conocidos como **Vehículos de Movilidad Personal (VMP)**, parecen apresurar la transición hacia esa insólita movilidad urbana, apoyada en la conectividad y la digitalización. Lo pone de manifiesto la fascinante celeridad a la que han florecido las empresas de alquiler de patinetes eléctricos, bicis, *scooters*... ante ese succulento nicho de mercado.

El problema no es el cambio, es la velocidad del cambio. Una vez más, la legislación de ciudades diseñadas para unos objetivos y utilizadas hoy para otros, se ha visto sorprendida por la revolución que ha supuesto la irrupción de estos artefactos, ya que, mientras que la economía avanza (o, al menos lo intenta) a la velocidad de la digitalización, las administraciones a veces parece que lo hacen en 'analógico'.

Como es de sobra conocido, en este ámbito no existía una norma vinculante, enmarcándose en una suerte de vacío legal hasta recién anunciada por la DGT "instrucción transitoria" que establece, por fin, ciertos criterios básicos a los que deben someterse estos vehículos para dar seguridad mientras se aprueba el nuevo Reglamento General de Vehículos.

Hasta ahora, la mayoría de los municipios obedecen al marco general de la Ley General de Tráfico junto con el Reglamento General de Circulación, pero seguíamos a la espera de una ordenanza unificada de patinetes que termine con la fragmentación normativa.

Al margen de detractores o defensores, es de suma urgencia que el nuevo Gobierno apruebe una ley General de Movilidad que, tal como intenta la DGT, dote de un esqueleto normativo a los VMP y establezca, a nivel estatal, normas de circulación tan básicas como definir una velocidad máxima, los espacios en los que se permita o no circular y estacionar, una edad mínima para su manejo y elementos de seguridad obligatorios o sanciones ante posibles infracciones. ¿Qué ocurre en caso de accidente?, ¿es necesario o no contar con un seguro de responsabilidad civil? ¿debemos exigir a los usuarios una documentación que acredite la homologación del vehículo y las condiciones técnicas del mismo?

Reiterando las palabras de mi anterior editorial... **#LaMovilidadEsUnDerecho**, y como tal, no es mi pretensión demonizar ningún tipo de vehículo, sino todo lo contrario: seamos incluyentes. La nueva movilidad debe garantizar, por defecto, el acceso a la misma en cualquiera de sus formas, pero siempre bajo unas normas claras y coherentes, para que peatones y usuarios podamos convivir en absoluta armonía.

Lo que está claro es que la solución no pasa por rechazar de plano a los patinetes ni tampoco por declarar al peatón especie protegida.

Juan Luis Barahona

SUMARIO N° 204



OCTUBRE - DICIEMBRE 2019

6 | ACTUALIDAD

Salón de Tokio – 2019

12 | NOMBRAMIENTOS

16 | OTRAS NOVEDADES

Otras novedades Q4 2019

19 | ARTÍCULO DE OPINIÓN

Cuando las barbas de tu vecino veas...

20 | NOTICIAS FENEVAL

Feneval celebra su tradicional cocido anual

37 | NUESTROS ASOCIADOS

43 | EN CIFRAS

El mapa del Rent a Car

45 | FENEVAL PLUS

FENEVAL DIGITAL TRANSFORMATION PROGRAM (FENEVAL DTP)

46 | DE CERCA CON

Ignacio Manzano - Presidente de ASEVAL-MADRID

49 | COCHES Y MOTORES

SEAT TARRACO 1.5 TSI 150 CV ST&SP

53 | HEMOS ANALIZADO

NISSAN LEAF E+

57 | A PRUEBA

SKODA SCALA

60 | PROTAGONISTA

Juan Collados - Small Fleets, Retail Mobility Division & Future Sales Project SEAT España

64 | EN RUTA POR

"Costa Brava – Tossa Sant Feliu de Guixols"

68 | TRIBUNA JURÍDICA

Sobre los convenios colectivos

Edita: Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, FENEVAL

Consejo editorial: Juan Luis Barahona, Manuel Dapena, Mª Mar Medina y Nort3 Marketing Epidérmico.

E-mail: feneval@feneval.com | web: www.feneval.com | Colaboradores: Carmen Espada, Alberto Gómez, Guillermo Alfonsín, Juan Carlos Payo, Roberto Molina (fotógrafo) y Mª Mar Medina.

Depósito Legal: M-2795-84

La Revista FENEVAL es el Órgano Oficial de la Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, FENEVAL, y tiene por objeto intensificar los lazos de unión entre todos los asociados, servirles de medio de comunicación recíproca y llevarles puntualmente, cada trimestre, 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.

FENEVAL 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:

Pº de la Castellana, 151
planta 10 - A
28046 Madrid

Tel.: 91 447 28 73

Fax: 91 447 65 52

e-mail: feneval@feneval.com

web: www.feneval.com



Nuevo Kia XCeed.

El candidato más completo
para tu empresa.



XCeed



Empresas

El Nuevo Kia XCeed tiene todo lo necesario para formar parte de tu negocio. Su icónico diseño exterior confiere sofisticación y modernidad a tu empresa. Su confortable interior, con panel de instrumentos digital y navegador de última generación, convierte cada viaje en toda una experiencia. ¿A qué esperas para conducirlo?

Emisiones CO₂ combinadas WLTP correlado a NEDC (g/km): 109–158. Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 135–162. Consumo combinado WLTP (l/100km): 5,2–7,1.

*Consultar manual de garantía Kia.

LA ERA DE LA ELECTROMOVILIDAD



SALÓN DE TOKIO – 2019

REDACCIÓN FENEVAL

Como cada año impar, el Salón de Tokio sirve para despedir el año en la capital nipona, con una fiesta por todo lo alto que cada fabricante del País del Sol Naciente cuida al máximo.

Y como ya viene siendo habitual en las últimas muestras internacionales, la electrificación ocupó la foto principal, con propuestas más o menos realistas para un futuro no tan lejano.

NISSAN

Nissan presentó su modelo Ariya, un concept de SUV eléctrico y tintes estéticos dinámicos que anticipa un modelo de producción que llegará pronto a los concesionarios.

Del tamaño de un X-Trail, el Ariya busca coronar la gama de Nissan a nivel global con un producto aspiracional de diseño fluido y con todo el aprendizaje del Leaf aplicado en su beneficio.

Su versión de calle podría llegar a los concesionarios a principios de 2021, con una nueva evolución del sistema ProPilot de conducción asistida.



Ariya

IMPULSAMOS TU NEGOCIO



DISPONIBILIDAD

Red Oficial y Atención al Cliente a tu servicio. Disponibilidad de vehículos de pruebas y específicos Business.



MOVILIDAD

Asistencia en carretera 24/7, servicio de grúa y vehículo de sustitución.



TRANSPARENCIA

Cotización detallada y clara.



EXPERIENCIA

Concesionarios y talleres autorizados con técnicos altamente cualificados.



COMPROMISO

Cumplimiento de las previsiones de tiempo de entrega.



CALIDAD

Recambios y accesorios originales.

TOYOTA

El coche eléctrico alimentado por pila de hidrógeno de Toyota recibía para este Salón de Tokio una nueva generación completamente rediseñada.

Estéticamente mucho más atractivo, el Mirai promete una autonomía extendida en un 30% entre repostajes en hidrogeneras y una mejor experiencia de conducción para un concepto que sigue siendo caro y para el que falta todavía infraestructura de recarga de hidrógeno, pero que ofrece claras ventajas en transporte de larga distancia respecto a las pesadísimas baterías de litio actuales.



Mirai



MX-30.

Un interior sobrio y minimalista, con cuidado en los materiales y detalles plantea una atmósfera de coche aspiracional que sirva para convencer de comprar un Mazda a nuevos clientes para la marca. Llegará al mercado a finales de 2020 o principios de 2021.

MAZDA

El MX-30 probablemente fue el principal polo de atracción del Salón de Tokio de este año. Se trata del primer eléctrico puro de Mazda. Un SUV de talante y estética deportiva, con cuatro puertas, sin pilar B y con las traseras abriéndose a contra marcha, al estilo del RX-8.

Equipado con una batería de 35,5 kWh, la autonomía de este coche de unos 145 caballos no habla de mucho más que 200 kilómetros, pero habrá una versión de autonomía extendida donde se usará un motor de ciclo Wankel para recargar la batería sobre la marcha, lo que promete darle una flexibilidad y alcance fuera de toda duda.

HONDA

El Jazz es un coche que pasa muy desapercibido en nuestro mercado, pero que realmente ofrece una solución de movilidad urbana interesante. Se trata de un monovolumen urbanita de tamaño compacto, gran versatilidad y enormes cualidades dinámicas.

Ahora recibe una variante hibridada de la que por el momento no tenemos datos técnicos, pero que augura una clara reducción de consumo y emisiones, así como ventajas de etiquetado ecológico que prometen volver a meter al Jazz en la brecha del segmento B.



Honda Jazz

Gama ECO de Hyundai

El salto tecnológico que tu empresa necesita.



IONIQ

- híbrido
- híbrido-enchufable
- eléctrico

KONA

- eléctrico
- híbrido

NEXO

- pila de combustible de hidrógeno

La tecnología, la innovación y la ecología son los pilares sobre los que se basa el presente y el futuro de tu empresa. Y la **Gama ECO de Hyundai** te ofrece toda la innovación y eficiencia que la movilidad de tu empresa necesita.

Si necesitas versatilidad, el **Hyundai IONIQ** cuenta con tres tecnologías: híbrida, híbrida-enchufable y eléctrica, para que elijas cuál es la que mejor se adapta a tu negocio. Si lo que buscas es un coche eléctrico con una gran autonomía, el **Kona EV** te ofrece 449 km para que te muevas sin límites. Pero, si prefieres disfrutar de lo mejor de las tecnologías eléctrica y de combustión, ahora también tienes el **Nuevo Kona Híbrido**. Y si lo que quieres es formar parte de la vanguardia tecnológica, el **Hyundai Nexo**, con su tecnología de pila de hidrógeno, hará que deslumbres y destagues sobre todos los demás. La **Gama ECO de Hyundai** es sin duda la opción más inteligente para que la flota de tu empresa nunca se detenga.

Hyundai Empresas



5 DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM

8 GARANTÍA DE BATERÍA

Gama Hyundai KONA EV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 150 (batería 39,2 kWh) - 154 (batería 64kWh). Autonomía (km)*: 289 (batería 39,2 kWh) - 449 (batería 64kWh). Gama Hyundai

IONIQ EV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 115. Autonomía: 280 Km*. Hyundai NEXO: Emisiones CO₂ (gr/km): 0 durante el uso. Consumo mixto (kg/100km): 1,0. Autonomía: 666 Km*

Modelos visualizados: KONA EV Style, IONIQ Eléctrico Style y NEXO Style. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje y la de 8 años o 200.000 km. (lo que antes suceda) para la batería de alto voltaje, ofrecidas por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales, es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Consulta las condiciones de oferta, mantenimiento y garantía en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es (*Autonomía oficial conforme al Nuevo Ciclo de Conducción WLTP. La autonomía real estará condicionada por el estilo de conducción, las condiciones climáticas, el estado de la carretera y la utilización del aire acondicionado o calefacción)

MITSUBISHI

Tras unos años bastante oscuros para la marca de los tres diamantes, aliada ahora con Nissan y Renault, por fin parece que podemos ver luz al final del túnel.

En Tokio presentaron un concepto casi imposible, pero interesante: Un todo terreno descapotable eléctrico de autonomía extendida, que se hacía valer de unas microturbinas de gas para alimentar las baterías en caso de necesidad.

Con un motor por rueda, el Mi-Tech Concept permitiría tracción total inteligente, repartiendo el par a voluntad mientras los pasajeros disfrutan del contacto con la naturaleza.

No veremos nada similar a esto en producción a corto plazo, pero algo de líneas maestras de diseño seguro que se transfieren a futuras propuestas electrificadas de Mitsubishi.



Mi-Tech Concept



Levorg

SUBARU

El Levorg es de esos coches intrigantes japoneses que nos encantan. Un familiar derivado del Impreza, pero con cierto grado de personalidad propia, que en nuestro mercado no ha logrado gran difusión, pero que ahora, con una nueva generación gana un motor 1,8 turbo bóxer de inyección directa y mezcla pobre que debería garantizar prestaciones y consumos razonables. Podríamos esperarlo en nuestro mercado a finales de 2020 o principios de 2021.

SUZUKI

La fiesta de Suzuki tenía formato de concept car, con el Waku como primer integrante. Un coche de estilo neoretro y sistema de propulsión híbrida enchufable.

La clave de este precioso concepto es una parte trasera modular, que permite jugar con diferentes tipologías de carrocería: del cupé al familiar.



Waku

Audi Empresa

ESTA MONTAÑA NO SABE QUE
EXISTE NUESTRA TECNOLOGÍA
AUDI TFSIe.

Y TRABAJAMOS
PARA QUE NUNCA
LO SEPA.

Los Roques, La Gomera

Dedicamos todo nuestro esfuerzo para crear un futuro con cero emisiones. Innovando con tecnologías como Audi TFSIe, la tecnología híbrida enchufable de Audi, que combina un motor de gasolina con un motor eléctrico integrado. Su autonomía 100% eléctrica de más de 40 kilómetros permite tener un estilo de conducción eficiente y responsable.

La tecnología Audi TFSIe ya está presente en:

> Disponible en el modelo Audi Q5 TFSIe, Audi A7 Sportback TFSIe, y muy pronto disponible en el Audi A3 Sportback TFSIe, Audi A6 TFSIe y Audi A8 L TFSIe.

audi.es/TecnologíasEficientes



*Según ciclo WLTP.

Gama Audi Tecnologías Eficientes de 110 kW (150 CV) a 265 kW (355 CV). Emisiones combinadas de CO₂: de 0 a 252 g/km (NEDC: de 0 a 207 g/km). Consumo combinado: 0-11, 1 L/100 km. Consumo combinado de energía Audi e-tron: 22,5-26,2 kWh/100 km.



Innovamos para
no dejar huella.



LOS ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS EN EL SECTOR DEL MOTOR



José Vicente de los Mozos

DIRECTOR GENERAL ADJUNTO DEL GRUPO RENAULT

José Vicente de los Mozos, ha sido nombrado desde julio de 2019 director general adjunto del Grupo Renault donde ya ostentaba el cargo de EVP Manufacturing & Supply Chain de la región 1 de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi Motors, y director general de Fabricación y Logística desde abril de 2018, entre otros cargos que ostentó años anteriores.

Este vallisoletano es titulado en Ingeniería Aeronáutica por la Universidad Politécnica de Madrid, cuenta con un Máster en Técnicas de Producción, por el CESEM de Madrid y con un Executive Program, por la Universidad de Stanford (SEP). Anteriormente ocupó la vicepresidencia de Nissan Motor Ibérica, y más tarde entró en la empresa FICOSA (proveedor de la automoción) como Director General de Automoción.



Javier Arenas

JEFE DE PRENSA DE SKODA

Javier Arenas, se ha incorporado desde este pasado mes de noviembre a Skoda como nuevo jefe de prensa en el departamento de comunicación de la compañía.

Este licenciado en periodismo nacido en Madrid posee una amplia experiencia en el área editorial y del sector de automoción. Durante los últimos años ha trabajado como redactor jefe en el área transversal de motor de Unidad Editorial coordinando la revista Marca Motor y la información de producto de la web del diario Marca. También ha colaborado con Motor 16 pasar y ha formado parte del Grupo Zeta colaborando con cabeceras como AUTOHebdo Sport e Interviú.

Podrías estar mirando el Nuevo Opel Corsa-e 100% eléctrico durante horas ...



Pero es más divertido conducirlo. **NUEVO OPEL CORSA-e**



Consumo de energía de Opel Corsa-e: 17 kWh/100 km. Emisiones de CO₂: 0 g/km.

Autonomía: 330 km. Consumo de energía y autonomía determinados conforme al ciclo de medición WLTP (Procedimientos Mundialmente Armonizados para Pruebas de Vehículos Ligeros) y convertidos para ser comparables con las obtenidas con el ciclo NEDC, de acuerdo con los Reglamentos R (CE) N° 715/2007, R (UE) N° 2017/1153 y R (UE) N° 2017/1151. La autonomía en la conducción cotidiana puede diferir. Todos los datos se refieren al modelo base para la UE con equipamiento de serie. Valores determinados de acuerdo con los procedimientos de medición prescritos (según Reglamento R (CE) N° 715/2007), por tanto, teniendo en cuenta el peso del vehículo en vacío. Para más información sobre los valores de consumo y emisiones de CO₂ homologados, consulte la "Guía de Vehículos Turismo de Venta en España, con Indicación de Consumos y emisiones de CO₂" en: <http://coches.idae.es/guia-emisiones-consumos>.

LOS ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS EN EL SECTOR DEL MOTOR



Carlos Martínez
DIRECTOR DE MINI EN ESPAÑA



Carlos Martínez asumirá el cargo de nuevo director de Mini en España desde el 1 de enero de 2020. Hasta la fecha ejercía como director comercial y de Marketing en BMW Bank.

Martínez cuenta con más de 23 años de experiencia y ha ocupado diferentes funciones en BMW Financial Services. Estudió Ciencias Económicas y Empresariales en Icade y tiene un MBA por el Instituto de Empresa. El directivo ha desarrollado funciones en las áreas de marketing y ventas en Volkswagen Finance durante nueve años antes de incorporarse a BMW Group.



Piedad Lázaro
**DIRECTORA DE POSVENTA DE BMW
GROUP ESPAÑA**

Piedad Lázaro ha sido nombrada nueva directora de Posventa de BMW Group España, cargo que ejercerá desde enero de 2020. Anteriormente ha trabajado en las áreas de Marketing o Desarrollo de Mercado en Posventa de la compañía. También fue directora de Mini y directora regional de Ventas de BMW y desde 2013 era gerente de Experiencia de Clientes.

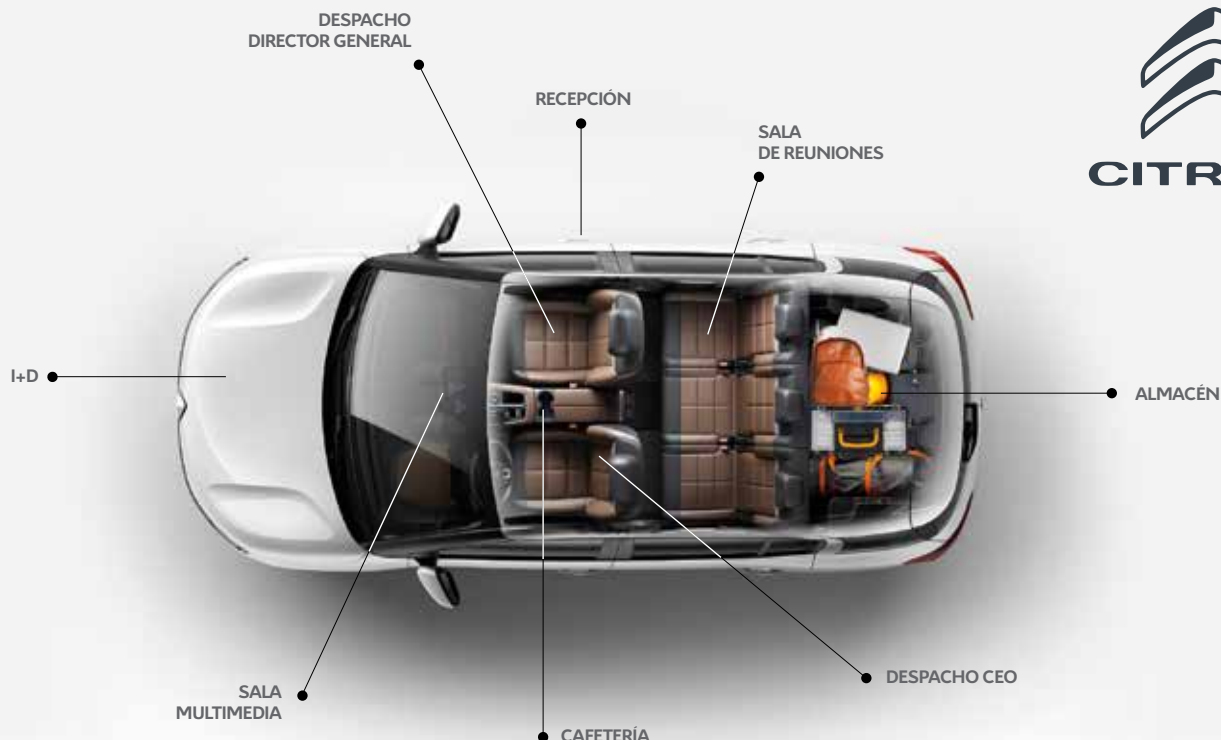
La nueva directora de Posventa de BMW Group España, que acumula más de 26 años de experiencia, es licenciada en Ciencias Económicas por la Universidad Autónoma de Madrid y también cuenta con un MBA en el Instituto de Empresa.

Antonio Chicote
**GERENTE DE COMUNICACIÓN DE
PRODUCTO EN FORD ESPAÑA**



Antonio Chicote, que ocupaba el puesto de Gerente de Planificación de Ventas y Distribución, ha sido nombrado Gerente de Comunicación de Producto de Ford España relevando a Víctor Piccione, que se jubila el próximo mes de diciembre, después de 24 años de servicio en la compañía.

Chicote es licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales, y Executive MBA por el IE. Desde su incorporación a Ford España en el año 1998, ha desarrollado distintos puestos de responsabilidad dentro del área de Ventas y Marketing, así como en Ford Credit, como gerente de Remarketing y VO, director de Operaciones de Ventas y, entre el año 2014 y el 2019, director del área de Vehículos Comerciales para España y Portugal y, más recientemente, responsable del área de Planificación y Distribución para España y Portugal.



BIENVENIDO A **SUV** OFICINA.



SUV CITROËN C3 AIRCROSS



NUEVO SUV CITROËN C5 AIRCROSS

NUEVA GAMA CITROËN BUSINESS **SUV** CONFORT, MODULARIDAD Y ESPACIO PARA TRABAJAR DE LA MANERA MÁS CÓMODA.

FULL RENTING

› MANTENIMIENTO › SEGURO A TODO RIESGO › CAMBIO DE 4 NEUMÁTICOS



SUV CITROËN C3 AIRCROSS

Tecnologías de conectividad
Gran volumen de maletero
12 Ayudas a la conducción
Mirror Screen

POR **207 €** /MES⁽¹⁾

NUEVO SUV CITROËN C5 AIRCROSS

20 ayudas a la conducción
Techo panorámico practicable
Grip Control con Hill Assist Descent
Hasta 720 l de volumen de maletero

POR **333 €** /MES⁽²⁾

CITROËN prefiere TOTAL (1y2) Cuota sin IVA en Península y Baleares para profesionales ó empresas para alquilar a 48 meses y 60.000 km sobre 100 unidades en stock y hasta fin de existencias C5 Aircross BlueHDi 130 S&S 6V con pack feel + pintura, y el C3 Aircross Puretech 110 S&S 6vShine con pintura. Incluye mantenimiento y cambio de 4 neumáticos, asistencia en carretera 24 h, gestión de multas e impuestos de circulación según contrato FREE2MOVE LEASE, y seguro a todo riesgo con la Compañía Mutua Madrileña Automovilista, S.S.P.F. Sujeto a normas de contratación, suscripción, condiciones generales y cláusulas limitativas e intermediado por PSA Financial Services Spain, EFC, S.A., agente de Seguros vinculado inscrito en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con la clave AJ-171. Oferta de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A. hasta el 31 de diciembre 2019, condicionado a aceptación financiera. Oferta válida para 100 unidades limitadas y con matrículas hasta el 31 de diciembre 2019. Consulte en su Concesionario nuestra oferta para otras versiones, plazos y kilómetros. Los modelos visualizados pueden no corresponderse con los ofertados

Gama Citroën SUV: Consumo mixto WLTP (l/100Km): 4,5 a 8,0. Emisiones de CO₂ mixto WLTP (g/Km): 118 a 181. Emisiones de CO₂ mixto NEDC (g/Km): 106 a 132.

OTRAS NOVEDADES Q4 2019

REDACCIÓN FENEVAL

VOLSKWAGEN GOLF 8

Volkswagen cierra un año que ha sido realmente importante para la firma de Wolfsburgo. Tras presentarnos el ID.3 en el Salón de Frankfurt, el coche que ha de servir para abrir un nuevo frente para la compañía, este último trimestre también ha aprovechado para presentar la octava generación de su superventas, el Golf.

Montado sobre la misma plataforma MQB de la generación anterior, pero convenientemente actualizada, el superventas compacto recibe una nueva estética que, en proporciones generales, apenas cambia respecto a las últimas dos versiones del mismo, pero que en los detalles sí que asume cierto grado de riesgo, especialmente en el frontal, con un capó que se afila hacia adelante, con unos faros más finos y colocados más abajo. En foto no queda tan bien como en vivo, donde la tridimensionalidad del paragolpes hace que todo funcione mejor.

La trasera también recibe unos pilotos que pierden tamaño, todo con tecnología LED, y un portón de maletero que se abre desde más abajo, para facilitar la carga.

Por dentro hay una mayor revolución. El diseño se modifica completamente para dar protagonismo a lo táctil y lo digital, con un cuadro de instrumentos en forma de pantalla y un sistema de infoentretenimiento que hace prescindir de muchos botones que hasta ahora teníamos. Habrá que ver si esto resta ergonomía a la hora de acceder a regulaciones del climatizador o del volumen.

También hay mandos táctiles a la izquierda del volante para controlar funciones de iluminación que, a nuestro juicio, siempre resultan mejor integradas en mandos físicos que evitan distracciones de la carretera.

El espacio interior apenas se modifica respecto a la séptima entrega del Golf. A nivel técnico, se sigue ofreciendo con suspensiones delanteras McPherson y un sistema trasero que puede ser por ruedas interconectadas por elemento torsional o un sistema multibrazo más elaborado para las versiones más potentes, así como amortiguadores pilotados según variante.

La gama de motores sigue siendo amplia, con propulsores gasolina de un litro y 110 caballos, 1,5 litros en versiones de 131 y 150 caballos, diésel de 116 y 150 caballos, y una variante en el momento de lanzamiento con microhibridación con sistema eléctrico de 48 voltios asociada al motor de 1,5 litros y 150 caballos.

A mediados de 2020 llegarán muchas más variantes, incluyendo los GTI, GTI TCR y los híbridos enchufables eHybrid y GTE de 204 y 245 caballos respectivamente.

*Volkswagen Golf 8*

NUEVO PEUGEOT 208

UNBORING THE FUTURE



FULL ELECTRIC, GASOLINA PureTech, DIÉSEL BlueHDi

PEUGEOT i-Cockpit® 3D

CONDUCCIÓN SEMI-AUTÓNOMA

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

PEUGEOT RECOMIENDA **TOTAL** **PSA FINANCE** Atención al cliente: 91 347 22 41

Nuevo Peugeot e-208. Valores WLTP: datos en curso de homologación. Nuevo Peugeot 208. Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 4,2 a 5,9 en ciclo combinado. Emisiones de CO₂ (g/km) mínimo de 109 y máximo 134 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones de CO₂ (g/km) desde 85 hasta 103. Más información en la sección WLTP de la página web de [peugeot.es](http://wltp.peugeot.es) (<http://wltp.peugeot.es>).

NISSAN JUKE

Nissan acaba de renovar el Juke, tras nueve años en el mercado, con un modelo completamente nuevo. Estéticamente igual de atrevido que el anterior, el Juke se ha convertido en un producto mucho más maduro y completo gracias a extender sus dimensiones para pasar a ofrecer un espacio mucho más generoso en las plazas traseras y un maletero que ya se va hasta los 422 litros, lo que debería suponer una solución para cualquier familia típica europea.

La calidad de los materiales empleados en el interior también da un salto de gigante, dando además mayor protagonismo a un sistema de infoentretenimiento compatible con Google Assistant, que se convierte en el principal protagonista, ahora que los consumidores dan más importancia a estos aspectos que a los caballos de potencia del motor.

Esto ha llevado a limitar la oferta mecánica, al menos en el momento de lanzamiento, a un único tres cilindros de un litro de gasolina, con 115 caballos, que puede ser asociado a una caja manual de seis velocidades o un doble embrague del mismo número de relaciones.

A nivel de ayudas a la conducción, el coche también se muestra muy completo, con luces largas automatizadas (que por cierto incluyen tecnología LED para todas las funciones), asistencia de mantenimiento de carril y control de crucero adaptativo, entre otras funcionalidades.

Si hasta ahora el principal reclamo para el Juke estaba en ser el precursor de la categoría y en su estética diferente ante la ingente llegada de rivales a su parcela de mercado, ahora se ha armado hasta los dientes para dar razones de peso para atraer a los clientes hacia sí.



Nissan Juke

PEUGEOT 208

El utilitario francés recibe una nueva generación, restringida en esta ocasión a carrocería cinco puertas, donde echa el resto para seguir peleando por uno de los segmentos más complicados del mercado europeo.

El nuevo 208 recibe una estética claramente inspirada en el exitoso y añorado 205, con fuertes dosis de personalidad y diferenciación respecto a sus rivales.

Diseñado con una pisada más sólida que ágil respecto a la generación saliente, un rodar más maduro y confortable, el 208 se ofrece ya con mecánicas de gasolina de 75, 102 y 131 caballos, así como un diésel de 101 caballos.

Además, se ofrece una versión eléctrica de 136 caballos con una batería refrigerada por líquido de 50 kWh que debería valerle para recorrer casi 300 kilómetros entre recargas, aunque dependerá mucho del tipo de uso y la cantidad de calefacción que utilicemos.

Interiormente recibe un diseño muy en la línea de las últimas creaciones de Peugeot, con altas dosis de estética tecno, un cuadro de instrumentos con efecto tridimensional y materiales y acabados a la mejor altura del segmento. Eso sí, dentro del tema de espacio habitable y maletero, el 208 no es la referencia de su categoría.

A nivel de infoentretenimiento, Peugeot ha cuidado al coche con sus mejores soluciones, pero seguimos con la pega de un climatizador táctil que arriesga en ergonomía, a tenor de nuestra experiencia con modelos como los 308, 3008 o 508.

Sea como sea, le auguramos un éxito arrollador, a tenor de la excelente estética y presentación.



Peugeot 208

Cuando las barbas de tu vecino veas...



La noticia nos llega desde Alemania: Audi, la todopoderosa Audi, anuncia la supresión de 9.500 puestos de trabajo en Alemania antes de 2025 de una masa salarial total en este país de 60.000 trabajadores (90.000 a nivel mundial). Esta es la punta de un iceberg personalizado en los cuatro aros –justo cuando se cumplen 120 años de que Augusto Horch escribiese el primer capítulo de la historia de Audi fundando Horch&Cie, o cuando se cumplen 110 años de la creación de Audi Automovilwerke- pero con una trascendencia mayor hacia un sector que ha bajado su producción automovilística un 9 por ciento en los 10 primeros meses del año, hacia un sector que representa un 20 por ciento de la producción industrial alemana, o el 5 por ciento de su PIB, dando empleo directo a 800.000 trabajadores. No es Audi la única gran marca alemana anunciando ajustes laborales y así Continental también reducirá su masa salarial en 5.500 trabajadores en los próximos diez años igual que anuncian descensos en sus plantillas Volkswagen, Daimler, Ford, Bosch... Incluso esta recesión que se avecina con origen en aquel Dieselgate de hace cuatro años, está afectando ya a numerosas empresas del Mittlestand, esa densa red de pequeñas y medianas empresas suministradoras de los grandes consorcios y considerada clave del éxito industrial alemán. Así, las previsiones generales para este país hablan de la

supresión de 114.000 puestos de trabajo directo –es verdad que por el contrario se generarán nuevas necesidades laborales en las empresas automovilísticas o de movilidad o relacionadas con el coche autónomo- en base a la reducción de los modelos automovilísticos tradicionales camino de la electrificación. Pero la situación no es solo fruto de la sustitución de un modelo de combustión por uno electrificado o eléctrico. Los ajustes laborales llegan también porque las marcas se ven obligadas a invertir recursos y más recursos en esta costosa electrificación –obligatoria para alcanzar objetivos de CO2 que eviten pagar pesadas multas, degradando los ya cortos márgenes económicos de un sector como éste- y esas inversiones tienen que salir de sus cuentas de resultados. Alemania ya lo empieza a vivir en sus carnes, nosotros no tardaremos... De momento 2020 arrancará con coches más caros fruto de la nueva carga tecnológica embarcada para reducir emisiones de CO2... y multas para aquellas marcas que no cumplan. Y esto lo notarás tú en tus próximas operaciones comerciales porque será el cliente final quien sufra estos necesarios ajustes al alza. Es el precio del compromiso con el medioambiente, o del compromiso adquirido por nuestros dirigentes comunitarios con el medioambiente.

Juan Carlos Payo
Director de la Revista Autopista

FENEVAL CELEBRA SU TRADICIONAL COCIDO ANUAL

El pasado 12 de diciembre, el hotel Westin Palace de Madrid fue testigo, un año más, del **Tradicional Cocido de Feneval** en el que estuvieron presentes de nuevo los representantes de asociaciones, marcas de automóviles, patrocinadores, la administración, prensa y principales actores de la movilidad.





Durante toda la mañana del jueves, se celebró la Asamblea de FENEVAL. Entre otros temas se habló de la Ley de Cambio Climático en Baleares, el Impuesto medio ambiental en Cataluña y la inclusión del sector en los convenios colectivos del metal, entre otros.

Más tarde y previo al Cocido, todos los asistentes pudieron compartir experiencias durante el cóctel, y comentar algunos de los retos y oportunidades a las que se ha enfrentado el sector durante este 2019.



Una vez en el salón, Manuel Dapena, secretario general de FENEVAL, subió al escenario a saludar a todos los presentes y fue el encargado de entregar la **Insignia de Oro**, máxima condecoración que concede la Federación, a **Josep M. Fortuny i Olivé**, Subdirector General d'Ordenació del Transport i Desenvolupament Sectorial en la Generalitat de Catalunya, por su excepcional trayectoria y gran aporte al sector.



Tras las entrañables palabras de agradecimiento de Fortuny, **Juan Luis Barahona**, comenzó su primer discurso en 'El Cocido' como presidente de FENEVAL dando el "pistoletazo de salida" a la Navidad y agradeciendo los **esfuerzos del sector en materia de innovación y digitalización** subrayando que los alquiladores de vehículos: "fuimos los primeros en trabajar alrededor de la movilidad" y que, son una parte imprescindible del turismo nacional y de la distribución: "El Rent a Car es la última milla del turista".

En este sentido, Barahona, ha aprovechado, un año más, para recordar la necesidad de contar con el IVA reducido (10%) para el Rent a Car, comenzando por los coches eléctricos como primer paso hacia la consecución de ese objetivo, con el fin de impulsar este tipo de movilidad sin emisiones.

Asimismo, el presidente de FENEVAL, en el marco de la celebración de la Cumbre del Clima (COP25) que se estaba celebrando en Madrid, felicitó a todos los actores de las empresas de alquiler de vehículos por la renovación "intensa" de sus flotas, que contribuyen de manera activa a lograr una movilidad sostenible. "Los Rent a Car tenemos la flota más respetuosa con el medioambiente: los vehículos de alquiler emiten de media entre unos 5 y 14 mgrs menos de CO2 por kilómetro recorrido en comparación con la media nacional, siendo la flota menos contaminante, más joven y segura ", ha argumentado.



Juan Luis Barahona afirmó también que el principal reto de los alquiladores es la increíble **rapidez a la que evoluciona el sector de la automoción**. "Estamos en permanente evolución, los nuevos actores y modelos de negocio que están surgiendo en el sector nos están obligando a rediseñarnos: lideremos el cambio de la nueva movilidad. Lo que no hagas tú, lo hará otro", recalcó.

Barahona, además, ha hecho referencia al Programa **FENEVAL DIGITAL TRANSFORMATION PROGRAM (DTP)** que está organizando con ISDI, la Escuela de negocios digitales presidida por el anterior CEO de Google España, Javier Rodríguez Zapatero, con la que la patronal nacional de las alquiladoras ha firmado un acuerdo para lanzar el primer programa de formación sobre marketing digital dirigido a los profesionales de las compañías del sector de la movilidad que sean socias o colaboradoras de la federación nacional.

Antes de Finalizar su discurso, el presidente de FENEVAL ha hecho un balance positivo del sector durante el 2019, a pesar de las dificultades a las que ha tenido que hacer frente el sector en materia de legislación y cambios de normativas y ha aprovechado para pedir al próximo Gobierno y a las administraciones que cuente con el sector del Rent a Car para elaborar una **normativa general a todas las comunidades autónomas** y conseguir una regulación común justa a través de reglas coherentes a nivel estatal que eliminen diferencias por autonomías o municipios. Pedimos a las administraciones regionales que no compitan para ver cuál es la más verde", sentenció.

Después de un largo aplauso por parte de todos los allí presentes, Barahona concluyó dando de nuevo las gracias a todos por asistir y a las marcas por sus regalos, y como no, animando a todos a disfrutar de estas Fiestas.

"Los Rent a Car fuimos los primeros en trabajar alrededor de la movilidad"





NUEVA DAILY BLUE POWER CAMBIA TU PERSPECTIVA DE NEGOCIO



RENDIMIENTO INIGUALABLE

Motor de Gas Natural
Comprimido de 3 litros
con 350Nm de par

EFICIENCIA SOSTENIBLE

35% de ahorro de consumo de combustible*
Reducción en emisiones:
95% menos de CO₂**
97% menos de PM

CONDUCCIÓN SEGURA Y SIN ESTRÉS

Nueva dirección asistida eléctrica
y tecnología de ayuda
a la conducción

EL PLACER DE CONDUCIR

El único vehículo de gas natural
con cambio automático
HI- MATIC de 8 velocidades

La Nueva Daily ha experimentado una profunda evolución **que cambiará tu perspectiva de negocio**. Nueva gama de motores que te ayudarán a llevar tu negocio de manera **sostenible** y **rentable**. Ofrece un entorno de **trabajo productivo** y lleno de nuevos **sistemas de asistencia al conductor**, que garantizan la mejor experiencia de conducción. Su alto nivel de **conectividad** revela un mundo totalmente nuevo de **servicios personalizados**. La Nueva Daily es una solución de transporte hecha a medida para tu negocio.

*En comparación con el diésel **Con uso de bio-metano

IVECO

Tu socio para el transporte sostenible





Innovation
that excites

Queremos que seas siempre el primero.

Nissan QASHQAI líder en ventas después de 12 años en la cima. Su motor de 140 CV lo convierte en líder de eficiencia de CO₂ y en una opción ideal para su flota. Además viene equipado con la mejor tecnología para aunar fiabilidad, seguridad y confort en un modelo preparado para todo lo que necesites.

Acércate a tu concesionario Nissan Empresas e infórmate más.

**Llevamos tu negocio
SOBRE RUEDAS**



NISSAN EMPRESAS
nissan.es/nissanempresas

NISSAN  INTELLIGENT MOBILITY

Consumo mixto WLTP: 5,3 - 7,2 l/100 km. (NEDC-BT: 3,8 - 5,8 l/100 km.) Emisiones de CO₂ WLTP: 138 - 183 g/km. (NEDC-BT: 100 - 154 g/km.)







Sentados de izquierda a derecha: D. Raúl Palacios (Presidente de Ganvam), D^a. Marta Alonso Anchuelo (Directora General del control y vigilancia Ayuntamiento de Madrid), D^a Mercedes Gómez (Directora General de Transportes), D. Juan Luis Barahona (Presidente de FENEVAL), D. Josep M^a Fortuny (Subdirector General d' Ordenació del Transport i Desenvolupament Sectorial).

De pie de izquierda a derecha: D. Iñigo Montenegro (Vicepresidente CNAE), D. Manuel Dapena (Secretario General de FENEVAL), D. Agustín García (Presidente de AER).



Sentados de izquierda a derecha: D. Estanislao de Mata (Director General de SIXT), D. Javier Díaz Laviada (Director General de HERTZ), D^a. Belén Landinez (Directora de espacios y servicios comerciales AENA), D. Vincent Labella (Director General de Enterprise), Tobias Zisk (Director General de Europcar).

De pie de izquierda a derecha: D. Francisco Farras (Director General de AVIS), D. Cristóbal Cremades (Secretario General de la DGT), D. Juan Manuel Gascón (Director General de RecordGo).



Sentados de izquierda a derecha: D. Jorge Ordás Alonso (Dirección General de Tráfico), D^a Susana Gómez Garrido (Dirección General de Tráfico), D^a Ana Isabel Blanco (Dirección General Tráfico), D. Miguel Ángel Cazcarra (Presidente ACC de Asociación de Cataluña), D^a Alicia Rubio (Dirección General Transporte), D^a Marta Santamaría (Dirección General Transporte)

De pie de izquierda a derecha: D^a Olga de Frutos, D. Rodrigo Miranda (ISDI), D^a María Lidón (Dirección General Tráfico) D. Juan Hernández (Luíke), D. Benito Bermejo (Dirección General Transportes).



Sentados de izquierda a derecha: D^a Concha Calvo (expresidenta de FENEVAL), D. Antonio Carrasco (Jefe Provincial de Tráfico de Madrid), D^a M^a Fe Borrego, (Transportes de la C.A. MADRID), D^a Mar Nuñez Navarro (CEOE).

De pie de izquierda a derecha: D. Enrique García Romero (Ayuntamiento Madrid), D. Juan Rey Segura (Ayuntamiento Madrid), D. Mauro Derqui (Presidente de AECOVAL), D. Ignacio Manzano (Presidente de ASEVAL-Madrid), D^a Mercedes Tejero (AEDAVE).



Sentados de izquierda a derecha: D^a Ana Sánchez (GANVAM), D^a Nuria Serrano, D. Jaime Moreno (IDEAUTO), D. Jaime Barea (GANVAM), D. Yera Guerra (CNAE).

De pie de izquierda a derecha: D. Víctor García Alía (ANIACAM), D^a Ana Valiente (AVIS), D. Juan Luis Pla (NISSAN), D. Juan Pedro Fernández Carmona (AENA), D^a Alicia Martín (SIXT).



Sentados de izquierda a derecha: Miguel Ángel Saavedra (expresidente de FENEVAL), D. Miguel A. Santero (Grupo PSA-Opel), D. José Luis Sanz (ENTERPRISE), D. Marino Díez (RENAULT),

De pie de izquierda a derecha: D. Juan Herranz (BMW), D. José Enrique Gaspar (AUDI), D. José Ignacio González (SEAT), D. Carlos Artola (FORD), Gilles Regard (Director de Flota de SIXT), D. J.M. Villarrubia (M.BENZ Turismos) y D. Marcos Grant (VW).



Sentados de izquierda a derecha: Alfonso Lopez Heredia (HERTZ), D. Alejandro Arjona (VW), D. Daniel Rubio (AVIS), D^a María Muñoz (RENAULT).

De pie de izquierda a derecha: D. Daniel Bravo (FIAT), D. Manuel Morgado (HERTZ), D. Santiago Luesma (KIA), D. Frutos Cuenca (TOYOTA), D. Rafael González (AVIS), D. Xavier Martínez (NISSAN).



Sentados de izquierda a derecha: D. Octavio Morilla (FORD), D. Julio Moreno (TOYOTA), D. Jesús Santos (Grupo PSA-Opel), D. Sergio Galego (SEAT), D. Sergio Hernández (GOLDCAR).

De pie de izquierda a derecha: D. Toni Masferrer (Presidente de BALEVAL), D. Alfonso Menor (FORD), D. Óscar González (AUDI), D^a María Vega Martín (BMW), D. Rafael Cabral (Presidente de AECAV).



Sentados de izquierda a derecha: D. David Díez (BMW), D. Enrique Molinero (M. BENZ), D. Daniel Rodríguez (M. BENZ), D. Alberto Soria (CENTAURO), D. Manuel Soriano (Grupo PSA-Opel).

De pie de izquierda a derecha: D. Juan A. Jiménez (Presidente de APECA), D. Antonio Navas (HYUNDAI), D. Julio César Klein (HONDA).



Sentados de izquierda a derecha: D. Carlos Herrero (PIAGGIO), D. Rafael Galdon (M. BENZ LCV), D. Álvaro Bahamonde (M.BENZ LCV), Francisco Benayas (ISUZU), D. José Luis López (ISUZU).

De pie de izquierda a derecha: D^a Esther Bassas (VW LCV), D. Manuel Puchau (IVECO), D. Patricia Iglesias (KIA), D. Alex Vidal (VW LCV), D. José A. León (Presidente de AEVAN).



Sentados de izquierda a derecha: D. Enrique Solana (FOXid), D. Alberto Nieto (Eurotax), D. Javier Rodríguez (CLICARS), D. Juan Menor (Eurotax), D. Tomás Herrera (ZEUSTEUS).

De pie de izquierda a derecha: D. Toni Torres (AZ Seguros), D. Luis Durango (APECA), D. J.A Camellin (Grupo Delfin), D. Robert Lohaus (AUTOROLA).



Sentados de izquierda a derecha: D. Leonardo Alonso (FENEVAL), D. Jesus Lurigados (Presidente de GALEVAL), D^a Amparo Gil (Dvuelta), D^a Belén Martínez (Dvuelta).

De pie de izquierda a derecha: D. Alfredo Menéndez (Suardiaz), D. Pedro Martínez (Zefiro), D. Hervé Messé (DEKRA), D. Ignacio García Pelayo (Gefco), D. José María Pérez Serrano (TÜV SÜB).



Nuevo **CR-V** **HYBRID**

Conduce la revolución eléctrica



Con Honda Renting disfrutará de un Honda CR-V Híbrido con el paquete de servicios más completo del mercado y con unas condiciones excepcionales en un único pago mensual:

- › Incluye el mantenimiento integral del vehículo en la Red Oficial de Concesionarios Honda
- › Seguro a todo riesgo del vehículo
- › Impuestos anuales de circulación incluidos
- › La posibilidad de vehículo de sustitución y de contratar tarjeta de combustible
- › Asistencia en carretera 24h. los 365 días del año para todos nuestros clientes
- › Gestión de multas

CONSULTA CONDICIONES EN TU CONCESIONARIO OFICIAL HONDA

Consumo combinado (l/100 km): 6,9 - 7,4. (NEDC: 5,3 - 5,5).
Emisión CO₂ combinada (g/km): 156 - 168. (NEDC: 120 - 126).

Honda Renting



Sentados de izquierda a derecha: D. Carlos Rivera (Clicars), D. Ricardo Dias (DEKRA), D. Eric Mañas (Copart), D. Ricardo Martín (BAIBACK), D. José M^a Monedero (DIKEI).

De pie de izquierda a derecha: D^a Emilia Díaz (DIKEI), D^a M^a del Mar Medina (FENEVAL), D^a Cristina Martín (DIKEI), D^a Olga Comejo (DIKEI).



Sentados de izquierda a derecha: D. Julio Smoralik (Fiscagest), D. Luis Gamo (AUTOROLA), D. Raúl Jiménez (Willis Towers Watson), D. Ivan Luarda (ECCOCAR).

De pie de izquierda a derecha: D. Jesus Martín La Puerta (Gestoría La Puerta), D. Victor Hormeño (Línea Directa), D. José Miguel Hernández (Gestoría La Puerta), D. Manuel Reina (Gesthispania), D. Tirso Barandiarán (Willis Towers Watson), D. José Bernardo (Garvagh).



Sentados de izquierda a derecha: D. David Pérez-Tome (ASEVAL-Madrid), D^a Mar Fuentes (Vocal GALEVAL), D^a Noemi Selas (ASEVAL-Madrid), D^a Pilar Bellot (Presidenta de AEVAC), D^a Ana M^a García (Presidenta de AESVA).

De pie de izquierda a derecha: D. Carlos Jiménez (exPresidente de FENEVAL), D. Manuel Calero (Ayuntamiento de Madrid), D. Luis Moreno (Ayuntamiento de Madrid), D^a Eva García (Ayuntamiento de Madrid).



Sentados de izquierda a derecha: D. Renato del Bino (Nort3), D. Juan Carlos Payo (Autopista), D. Felix Garcia Fernandez (Expansión), D^a Alicia Fernández (Bussines Car), D^a Maria Gradaille (ICA Motor Ediciones).

De pie de izquierda a derecha: D. Miguel Praga (Nexotur), D. Javier Rosell (Merca2), D. Manuel Baena (Nort3).



RENAULT
Passion for life

Nuevo Renault CLIO

Diseñado para vivir



COPYRIGHT: JAN STEINHILBER

Gama Nuevo Renault Clio: consumo mixto WLTP (l/100km) desde 3,6 a 5,2. Emisiones de CO₂ WLTP (g/km) desde 109 hasta 142. Emisiones de CO₂ NEDC (g/km) desde 94 hasta 118.

Renault recomienda **elf**

YouTube renault.es



**UNIVERSO
MUJER**
BALANCESTO



Sentados de izquierda a derecha: D^a Carmen Espada (Colaboradora Feneval), D^a Jessica Durán (Nort3), D. Ignacio Anasagasti (La Tribuna de Automoción).

De pie de izquierda a derecha: D. Pedro Urteaga (Diario.es), D. David San José (Nort3), D. Juan Ferrari (Cinco Días), D. Carlos Drake (Europa Press), D. Unai Mezcuca (ABC), D. Félix Cerezo (El Mundo).



Sentados de izquierda a derecha: D. Francisco Martínez (VW), D. Álvaro Iglesias (Covey), D^a M^a Jose Garcia (Samocar), D^a Deborah Martorei (Hiper Rent a Car), D. Otkman Ktiri (O.K Group).

De pie de izquierda a derecha: D. Diego Villalgordo (Centaurio Rent a Car), D. Martín Hall (Drivallia), D. Gregorio Baeza (Record go), D. Javier Delgado, D. Alberto Vallejo.



Ignacio Manzano: “El coche de alquiler es el más ecológico del mercado”

ASEVAL-MADRID CELEBRA SU ASAMBLEA ANUAL



El pasado 23 de octubre, la Asociación Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin conductor de Madrid, (**ASEVAL-MADRID**), celebró en el Hotel **VillaMadrid** su 42 Asamblea Anual.

Los Vehículos del concesionario MOTOR MECHA, esperaban a todos los asistentes en la puerta del propio hotel para presentar sus nuevos modelos.

La apertura del acto corrió a cargo del presidente de ASEVAL-MADRID, **Ignacio Manzano**, quien comenzó dando la bienvenida a SIEMPRELLENA, SINGULAR PREMIUM, MERCEDES BENZ VAN RENTAL, MASACHUS S.L, IBERIAN CARS, AUTOS RICO, como nuevos asociados, así como agradeciendo la asistencia a los presidentes de las distintas Asociaciones provinciales allí presentes.

Pasando al grueso de la jornada, el primer punto a tratar fue el Informe del presidente sobre el sector. Un informe en el que se comentaron cada una de las gestiones llevadas a cabo por ASEVAL-Madrid durante 2019, entre las que se encuentran la reunión mantenida con **Susana Gomez Garrido**, Subdirectora Adjunta de Normativa de Vehículos, relativa a los distintivos medioambientales, en la cual se dejó clara la postura de la Dirección General de Tráfico de recomendar su uso, pero en ningún caso

de obligar al usuario a exhibirla, por lo tanto careciendo de sanción por parte de la DGT la falta de exhibición del mismo, o la mantenida en relación al nuevo escenario de Madrid 360, en la que el propio presidente aprovechó para incidir en la necesidad de que en este nuevo plan **MADRID 360** el Ayuntamiento de Madrid adoptara el mismo criterio que la DGT, haciendo de MADRID una ciudad abierta al turismo, favoreciendo el uso del coche de alquiler, el mas ecológico del mercado, haciendo entre todos un Madrid más sostenible.

La jornada continuó dando paso a **Álvaro Iglesias**, vocal de ASEVAL-Madrid dedicado a los vehículos industriales, quien, aprovechando su intervención, comentó que “no nos gustaría que este tipo de vehículos se queden al margen, ya que son muchas las personas que necesitan de ellos para abastecerse”. A su vez, informó de una próxima reunión con el equipo de gobierno para tal efecto, y expresó que “no tiene sentido que a un vehículo industrial con distintivo ambiental C o etiqueta verde se le exija la presencia de conductor y acompañante para poder circular por Madrid”. También fueron mencionados los esfuerzos para la apertura de centros logísticos para el reparto en la M-30 Y M-40, así como el deseo en cuanto a aplicación de tecnología para las actividades de carga y descarga.

Antes de pasar al turno de ponencias a cargo de los patrocinadores de la jornada, **Juan Luis Barahona, presidente de FENEVAL**, habló, entre otros temas, sobre el cambio que está sufriendo la movilidad y **la necesidad de adaptación del sector en cuanto a digitalización**, nuevas tecnologías, nuevas reglas o nuevos competidores.

Como invitado a la jornada, **Dani Romero Abreu**, experto en posicionamiento de líderes, explicó a los asistentes la importancia y el funcionamiento de la reputación, haciendo referencia a que hasta que el "ser, el hacer y el decir" no estén alineados, no se gozará de una buena reputación.

Para finalizar, las marcas colaboradoras y patrocinadores de la jornada (**CarGestión, Motor Mecha, Detector, Informa, Grow UP Service**), expusieron de primera mano sus productos a los allí presentes.

Para cerrar la jornada, y como invitado especial, el Director Provincial de Tráfico de Madrid, **D. Antonio**

Carrasco, concluyó haciendo alusión al constante cambio que afecta al sector tanto del Rent a Car como de la movilidad en general. "Tanto es así, que no sabemos cómo nos desplazaremos en unos años, o qué tipo de combustible utilizaremos".

Una vez finalizada la jornada de trabajo, se celebró en las propias instalaciones del Hotel la cena de Clausura, a la también estuvieron presentes mostrando su apoyo a ASEVAL: Abel Bueno, nuevo Director General de transporte, M^a Fe Borrega, Subdirectora General de Transportes de la Comunidad de Madrid, Juan Rey, Subdirector General Multas del Ayuntamiento de Madrid, así como diversos miembros de los diversos cuerpos de Seguridad del Estado y locales.

Así mismo también nos acompañaron representantes de las marcas VW, FORD, GRUPO PSA-OPEL e IVECO.

Desde estas páginas queremos aprovechar para agradecer a todos los asistentes, su apoyo y colaboración, sin el cual no sería posible la celebración de este encuentro Anual.



Pilar Bellot destaca en la ASAMBLEA de AEVAC el Pacte per la Mobilitat

AEVAC SE REÚNE EN CASTELLDEFELS
PARA CELEBRAR SU ASAMBLEA ANUAL



El Gran Hotel Rey Don Jaime de Castelldefels, volvió a reunir el pasado 28 de noviembre a la Asociación Empresarial de Alquiler de Vehículos sin conductor de Cataluña (AEVAC).

La Jornada de trabajo se desarrolló en horario vespertino en el salón principal del Auditorio del Hotel habilitado para tal ocasión. A las puertas de este se encontraba una amplia exposición de vehículos de los patrocinadores del encuentro. Los asistentes a su llegada pudieron ver las últimas novedades de cada uno de los fabricantes que más se ajustaban a las necesidades del sector.

La Presidenta, D^a Pilar Bellot, dio comienzo a la jornada, agradeciendo la presencia tanto de los presidentes de asociaciones provinciales y aprovechó para presentar al nuevo presidente de Feneval, y agradecerle por el esfuerzo de desplazarse para acompañarles en este día.

Así mismo destacó que ya formaban parte de AEVAC 72 empresas, con las últimas incorporaciones formalizadas esa misma semana.

Fueron varios los temas que se trataron en la parte privada de la Asamblea; además de la presentación y aprobación de las cuentas del ejercicio anterior, y presupuesto del próximo año.

La presidenta destacó el Pacte per la Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona informando de la entrada en vigor de la Zona Bajas Emisiones a partir del 1 enero 2020. Otro punto que se destacó es la buena sintonía que tiene la Asociación con los Mossos d'Esquadra, que quieren tener a AEVAC como única interlocutora y se presentaron los carteles de Seguridad para los turistas, y los nuevos trípticos de seguridad en la carretera.

Un punto importante fue el Nuevo Impuesto de Emisiones de Dióxido de Carbono, Pilar Bellot informó que en agosto se aprobó en el Parlament el Anteproyecto, al que se presentaron alegaciones, solicitando la exención total de dicho impuesto a las empresas de alquiler, ya que con el nuevo redactado las empresas con domicilio fiscal y registro de los vehículos en Catalunya, serán los únicos que deberán abonar dicho Impuesto. También se informó que el 5 de diciembre tendría lugar una con la Directora Gral. de Tributs i Jocs, para tratar este tema.

Este año además tocaba las **Elecciones para la vocalía** por Girona, al haberse jubilado el Sr. Alberto Martín, siendo sustituido por el Sr. José Luis Sanz, hasta la celebración de la Asamblea. Solo hubo una candidatura, siendo la del Sr. Raul A. Flores de la empresa Enterprise, candidatura aprobada por la mayoría de los asistentes.

Como viene siendo habitual, hubo dos ponencias:

- Falsedad Documental en el alquiler de Vehículos II - Por Mossos d'Esquadra.
- ¿Qué energía mueve tu flota? – Por Cristian Martinez de REPSOLAUTOGAS.

Antes de la clausura hubo presentación de sus productos por parte de las empresas Growup Solutions, OmnibusBcn, Karve Informática.

Como no todo es trabajo, la velada se cerró con un coctel y posterior cena.

Una vez finalizada la misma, Pilar Bellot agradeció a las autoridades presentes, su asistencia y solicitó al Sr. Pere Padrosa Director Gral. Transports, que dirigiera unas palabras y clausurara la Asamblea ya que por motivos de agenda no había podido estar en el Auditorio. Sr. Josep M^a Fortuny Subdirector Gral. d'Ordenació i Desenvolupament Sectorial, Sr Joaquim Bayarri, Intendent de la Prefectura Sr. Antoni Milla Intendent Cap Area Central Policia Administrativa, Sr. Antoni Verger, Intendent Cap Divisió del Transport, Sr. Adrià Puigpelat, Cap Provincial Jefatura Trafic Bcn, ;Sr. Patrick Montes, Jefe del Grupo Delitos Económicos Guardia Civil, Sr.

Xavier Garnero Sargento de la UCOI, Sr. Jesús Perez Caporal de la UCTIV.

Pilar Bellot aprovechó para informar a los asistentes, que en el próximo Cocido Navideño de FENEVAL, se iba a otorgar la Insignia de Oro FENEVAL, al Sr. Josep M^a Fortuny Olivé, en reconocimiento a su labor y colaboración con el Sector.

También tuvo palabras de agradecimiento para todos los presidentes y representantes de la diferentes Asociaciones, FENEVAL, ANEVAL, APECA, ASEVAL, AECOVAL, GALEVAL, AEVAN i Associació d'empresaris de cotxes de lloguer amb Xofer de Catalunya.

La Presidenta agradeció a todos los Sponsors su apoyo incondicional, por estar con AEVAC. : Audi Empresas, Autodistribución-Iveco, Auto 88 (Concesionario Grupo Fiat), Autorola Spain, Growup Solutions, Grup Vallescar, Ford España, Omnibus Barcelona, Organización e Informática Karve, Rmotion (Concesionario Nissan), Renault Group BCN, Rent Baix, Repsol, Volkswagen, Repsol., Catalunya Wagen (Concesionario VW).

Y tras los agradecimientos se celebró el sorteo de regalos ofrecidos por los sponsors.



AEVAN sigue aunando fuerzas para luchar por las necesidades del sector

AEVAN CELEBRA SU 39º ASAMBLEA ANUAL



La Asociación Empresarial de Alquiler de Vehículos de la Zona Norte (AEVAN), reunió el pasado 16 de Diciembre a todos sus asociados en el Hotel NH Zubialde en Bilbao, para celebrar su 39º Asamblea Anual.

La jornada de trabajo se desarrolló durante la mañana del día 16, donde en primer lugar el presidente agradeció a los asociados que forman parte de AEVAN su presencia y apoyo, ya que, gracias a ellos, desde el 4 de julio de 1977, es decir, hace 42 años después siguen aunando fuerzas para luchar y reivindicar las necesidades del sector.

Así mismo, hicieron llegar su reconocimiento a todos aquellos compañeros que bien, como colaboradores, bien como miembros de la Junta Directiva, han dedicado sus conocimientos y parte de su tiempo al desarrollo de la Asociación.

Por último, dio la bienvenida tanto al nuevo presidente de FENEVAL como a los presidentes de otras Asociaciones Provinciales que estuvieron acompañando en las jornadas.

De los temas que se trataron como las altas y bajas de asociados, el Presidente comentó la creación del "Grupo de Trabajo de Industriales", dentro de FENEVAL, y en la que AEVAN forma parte. Este grupo tiene como objetivo atender los asuntos que afectan más directamente al sector del alquiler de vehículos industriales, dando visibilidad ante las distintas administraciones para dar solución a problemas comunes.

También se destacó la incorporación de la Asociación a la Junta Directiva de Feneval.

En relación a los objetivos logrados en el 2019, se explicó la implantación de la plataforma V.O, dentro de la web de la asociación. Dicha plataforma es una ventana virtual para la venta de vehículos de ocasión, lo que supone un beneficio para nuestros asociados ya que es otra fuente para dar y mejorar la visibilidad de marca, generando así nuevas oportunidades de venta.

Otro punto que suscito gran interés fue la incorporación del programa SOAPUI. Tras la aplicación de la nueva ley que obligaba a las empresas de alquiler a enviar diariamente a los diferentes cuerpos de seguridad los contratos de clientes, nace el software SOAPUI que permite a las empresas del Rent a Car el volcado automático y diario de todos los datos de los clientes que contratan un vehículo.

En cuanto a los objetivos para el 2020, el presidente hizo hincapié en:

- Mejora en la web para ser más visibles en buscadores.
- Contar con una App móvil
- Bilbao Ekintza, se han empezado los primeros contactos con esta entidad municipal cuyos objetivos son mejorar las oportunidades de acceso y mantenimiento del empleo, detectar oportunidades económicas, promocionar el comercio y las empresas.

Una vez finalizado por parte del presidente su exposición sobre los proyectos para el futuro año, cedió la palabra al nuevo presidente de FENEVAL, Sr. Barahona quien además de presentarse, señaló que entre sus primeras líneas de actuación propone que la federación afronte con éxito los desafíos a los que se enfrentará el sector, dedicando todos sus esfuerzos a dar un impulso a FENEVAL, donde la transformación digital y la innovación serán claves para dar respuesta a esos retos.

A continuación intervienen los presidentes provinciales quienes comentan las inquietudes y problemas en sus asociaciones, coincidiendo en algunos puntos con la Asociación anfitriona.

Por último el Sr. León, agradece la participación de los patrocinadores que han colaborado de forma activa para que la Asamblea sea un éxito, pasando cada uno de ellos a presentar sus productos. Los colaboradores e invitados presentes fueron: Grow up, Grupo Lejarza, Karve, Ibauto, Gorla Auto, Peris, Isuzo Bilbo Truck, Gruivol, Gestoría Vasca, Itsak y Grupo Ortasa.

Después de una intensa jornada de trabajo y para clausurar la Asamblea, se ofreció a todos los asistentes e invitados un almuerzo en las propias instalaciones del Hotel, donde se finalizó con la entrega de la "Chapela de honor" a D. Juan Uranga, ex presidente de AEVAN.

Desde estas páginas queremos aprovechar para dar las gracias a todos los que han hecho posible la celebración de este encuentro anual.



El Rent a Car se reúne por Navidad



Estas Navidades, los asociados de FENEVAL también se unen para disfrutar de estas fechas y compartir experiencias juntos:

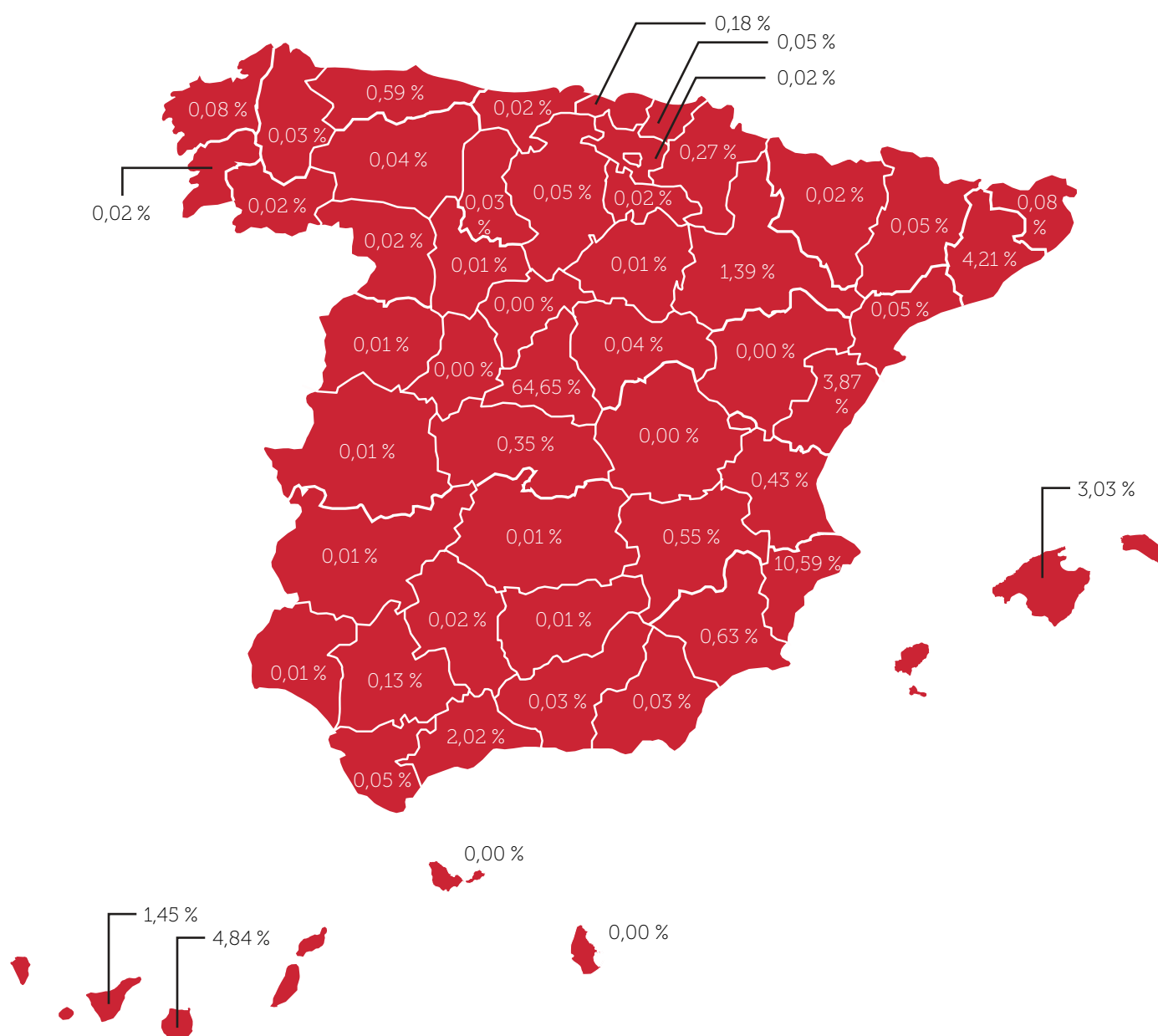
El pasado 18 de diciembre ASEVAL-MADRID celebró su "I Guiso de Navidad", junto con todos sus asociados y patrocinadores en el Restaurante Los Remos, en el que su presidente, Ignacio Manzano, felicitó las fiestas a todos los presentes y agradeció su colaboración a los patrocinadores de la comida ECCOCAR y GOOMRENT.

Por su parte AECOVAL también se reunió al día siguiente en el restaurante Varadero de Santa Pola para celebrar su comida navideña con todos sus asociados y colaboradores en la que Mauro Derqui, presidente de la asociación, quiso hacer también una mención especial a AUTOMOCION MOLL, AUTO-FIMA, MONTAUTO, AUTOMOCION ANTON, PSA, RRG, AUTOS DENIA MOTORS, ARTAI-SEGUROS y AUTOMOCION RIBES por su contribución.

El mapa del Rent a Car

Peso por comunidades del canal Rent a Car

Matriculaciones Rent a Car acumulado a noviembre: 252.626

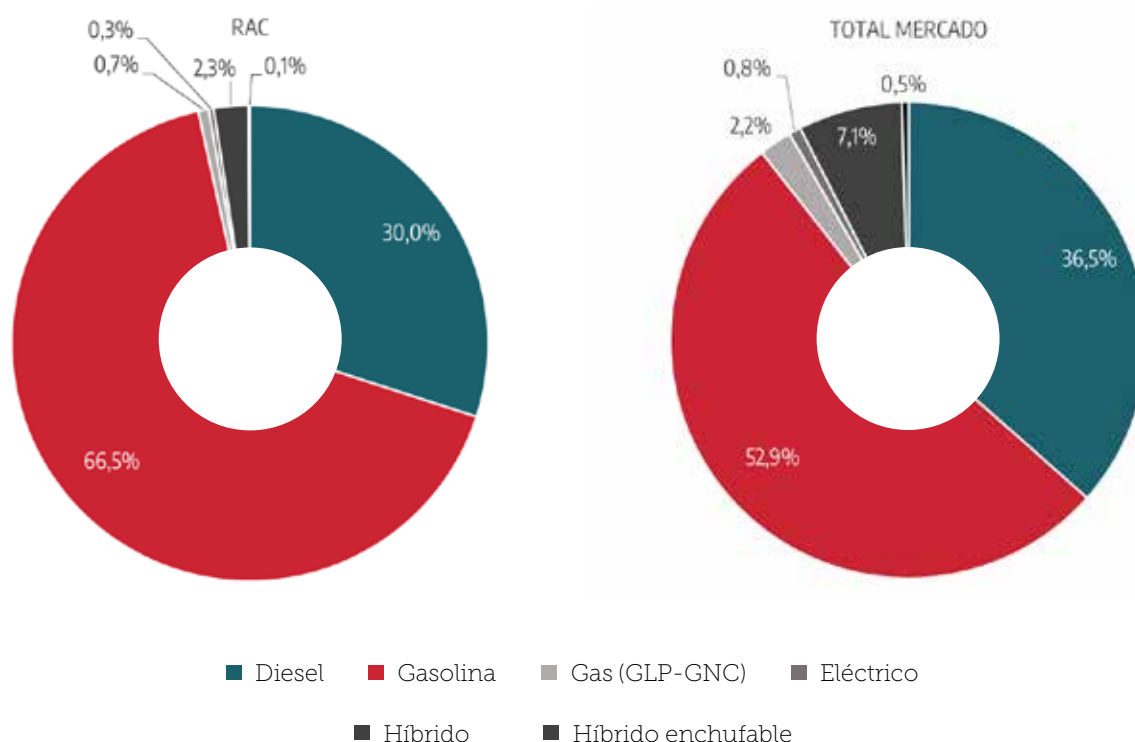


Durante este 2019, vemos que el peso por comunidades del Rent a Car, sigue acumulando el mayor número de matriculaciones en Madrid.

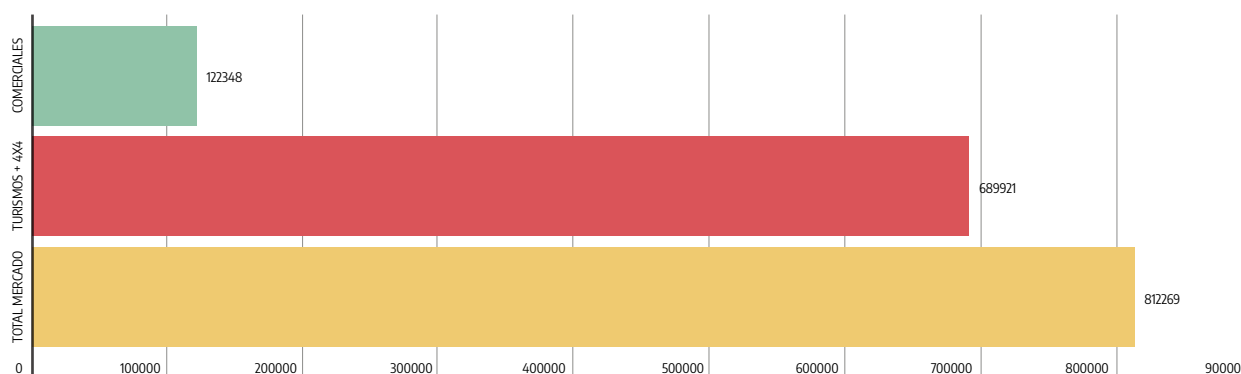
En los gráficos se observan los porcentajes por combustible **acumulado hasta noviembre**, tanto de RAC como del total mercado. En ambos casos el peso de la gasolina y diesel sigue siendo el más importante.

Cabe destacar que en el caso de los RAC, los vehículos híbridos, eléctricos y alternativos se han incrementado un 63% en 2019.

Matriculaciones RAC por combustible acumulado a noviembre 2019



Parque circulante RAC (noviembre 2019)



Parque total en España: **27.619.293**

Parque RAC en España: **812.269**

Fuente:



FENEVAL+



FENEVAL e ISDI lanzan el

FENEVAL DIGITAL TRANSFORMATION PROGRAM (FENEVAL DTP)

Únete al ecosistema nativo que está liderando la Transformación Digital a través del **FENEVAL DTP**.

Un programa Máster de formación creado por la Escuela líder en Negocios Digitales ISDI y dirigido a los profesionales de las empresas del Rent a Car que sean **socias o colaboradoras de FENEVAL**.

Gracias a este gran acuerdo de colaboración entre las dos instituciones, el FENEVAL DTP se ofrece bajo **inmejorables condiciones económicas**.

Solicita ya tu plaza e insíbete escribiendo a **feneval@feneval.com** o a través de **nuestra página web**.

Da el paso para convertirte en experto digital

60% DE DESCUENTO PARA SOCIOS Y COLABORADORES

**Plazas limitadas (mínimo de 20 alumnos por clase).*



“El Rent a Car es turismo. Es necesario un IVA reducido”

**IGNACIO
MANZANO**

Presidente de ASEVAL-MADRID

Ignacio Manzano Plaza, presidente de ASEVAL-MADRID, es el encargado de la representación, gestión y defensa de empresas de Rent a Car con conductor y sin conductor de la comunidad de Madrid frente a organismos públicos.

Además, Manzano es un referente en el alquiler de vehículos gracias su espíritu emprendedor siendo fundador y presidente de Ifurgo, empresa dedicada al alquiler y renting de furgonetas Mercedes-Benz.

Anteriormente también fundó otras compañías como My Mobility Company, start up de movilidad integral digital.

1. ¿Qué prioridades y objetivos se ha marcado para la Presidencia de ASEVAL-MADRID?

Desde ASEVAL-Madrid tenemos como objetivo primordial abarcar los nuevos cambios de normativas en el sector de la movilidad desde la mesa de negociación, siendo actores activos en la regulación de reglamentos en esta materia.

Desde la asociación queremos la unidad del sector del Rent a Car, se llame como se llame: Rent a Car, *carsharing*, *vansharing*... u otros tantos términos importados como quieran referirse al alquiler de vehículos.

La unidad de criterios es vital para el sector y para el usuario, dando confianza en un sector clave para el crecimiento de nuestra ciudad y para cumplir los requisitos medioambientales que necesitan los madrileños.

2. ¿Cómo definiría la situación actual del sector del alquiler de vehículos en Madrid?

En Madrid nos encontramos con un auge del Rent a Car a medida que va cambiando el concepto de usabilidad de los vehículos: convivimos el Rent a Car implantado en nuestra ciudad y potenciado por los turistas que llegan al aeropuerto de Barajas, el usuario corporativo que utiliza el alquiler de vehículos en sus desplazamientos, los proyectos de innovación de *carharing*, *vansharing*, etc (que no son más que alquileres de vehículos bajo nuevos canales de venta), con el resto vehículos de alquiler que vienen a Madrid de otras provincias.

Este hecho pone de manifiesto la importancia de la armonización de reglamentos, para poder seguir abriendo Madrid al resto y siendo un referente en convivencia de nuestras flotas.

3. ¿Qué opinión le merece la nueva normativa Madrid 360?

Desde ASEVAL-MADRID, estamos manteniendo reuniones con los distintos agentes que forman parte de este nuevo concepto de movilidad denominado Madrid 360. Creemos que se está avanzando mucho en esta materia y que se están promoviendo medidas que realmente están enfocadas en la reducción real de emisiones, remarcando la palabra "real", al ser vital la edad y la categoría medioambiental de los vehículos. Los criterios de etiqueta verde o C reducen de una manera real y eficaz la contaminación de nuestra ciudad.

4. En cuanto a la obligatoriedad de exhibir las etiquetas, ¿Creen que se conseguirá eliminar esta medida en el nuevo Madrid 360?

Desde ASEVAL-MADRID no podemos saber cómo será modificado el reglamento por el Ayuntamiento de Madrid, lo que sí pedimos de forma expresa es que se mantenga el criterio de la DGT, que es muy claro a este respecto: no es obligatoria su exposición. El actual reglamento es un sinsentido. Confiamos en la supresión de esta obligatoriedad que no beneficia a nadie.

5. ¿Está a favor de la electrificación? ¿Cómo afrontan esta exigencia desde ASEVAL?

En cuanto a la electrificación de vehículos hemos mantenido reuniones con el Director General de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid, al que dejamos claro nuestro mensaje (el cual es compartido por él): Creemos que los cambios hacia un mundo más sostenible son importantes, por eso nuestros vehículos son los más ecológicos y limpios del mercado, con la menor huella de emisiones. Pero nuestras flotas deberán ir sufriendo un cambio paulatino hacia esas "cero" emisiones a medida que la tecnología y la capacidad de producción de las marcas lo permita, en este momento lo más sostenible el euro6d.

6. ¿Cree que el IVA reducido en el Rent a Car debe seguir siendo una reclamación del sector?

El IVA reducido es una reclamación del sector por el mero hecho de la actividad que realizamos, ya no solo por turismo interior al que complementamos, si no por los millones de turistas que anualmente España acoge en sus ciudades, y ni qué decir tiene, en nuestras costas e islas. Somos un complemento a esa actividad hotelera, generado puestos de trabajo y dando servicios a nuestros visitantes, no tiene sentido gravar nuestra actividad a un tipo impositivo que nos suponga un agravio comparativo.

7. ¿Qué opinión le merece el fenómeno del *carsharing*?

El *carsharing* para ASEVAL-MADRID no es más que un nuevo canal de adquisición de nuestros servicios de alquiler de vehículos, y como tal, debe cumplir las mismas normas y restricciones que cumplen nuestras flotas. El usuario también debe tener los mismos derechos y seguridad que tiene cuando alquila mediante cualquier otro medio tradicional, ventanilla, teléfono, Internet....

8. ¿Cuál cree que es la principal amenaza del Rent a Car?

A mi parecer la principal amenaza del Rent a Car, es el intrusismo. Desde la liberalización del sector cualquiera puede alquilar su vehículo y esta situación es muy peligrosa para el usuario. Estas nuevas "formas" de Rent a Car, pilotos o experimentos que han surgido bajo el paraguas de nuevos nombres, no son más que otros canales de alquiler de nuestras flotas, y para estos modelos de negocio, muchas veces, los vehículos y la satisfacción del cliente no son lo importante. Su esencia no es la prestar servicio como hacemos los Rent a Car, que lo llevamos grabado en nuestro ADN.



9. ¿Qué le pide al próximo Gobierno como representante del Rent a Car en Madrid?

Así preguntado soy muy directo: Primero la armonización de criterios en el alquiler de vehículos y adaptación a los tiempos. No podemos afrontar los cambios que la tecnología y la industria aún no han resuelto, y mantener criterios de hace 40 años, concretamente del año 92, en los que se entiende que el alquiler a largo plazo son 90 días a un mismo cliente de forma discontinua en un año.

Segundo, el IVA reducido, somos turismo.

Y finalmente `una vuelta` al alquiler de industriales ligeros en el que hay mucho que hacer, donde la electrificación no es viable por tecnología, en la que los vehículos euro6d son los mejores aliados para reducir las emisiones en nuestras ciudades y un carnet B en el que elevemos el peso como otros países europeos a 4000kg. Podría darte más peticiones, pero creo que por algo debemos de empezar.

10. ¿Cómo cree que será el futuro de la movilidad dada la drástica evolución en el mundo de la automoción y la transformación digital que se está viviendo?

Las empresas de Rent a Car estamos acostumbradas a los cambios, cambiamos todos los días continuamente cuando alquilamos uno de nuestros vehículos a clientes con distinta tipología.

Creo que el Rent a Car, tendrá un gran auge en los próximos años por los cambios de mentalidad de los usuarios, que prefieren pagar por usar lo que necesitan y cuando lo necesitan.

En cuanto a la digitalización, insisto, es un canal más de venta, que irá aumentando según de la demanda del cliente. Pero hay que recordar que un vehículo perfectamente revisado, limpio, desinfectado por dentro... son servicios manuales implícitos en el ADN de nuestras empresas.

11. ¿Cómo compagina el día a día laboral un empresario de una compañía exitosa en el sector, con un cargo de carácter institucional como la presidencia de ASEVAL-MADRID?

Con un equipo de colaboradores envidiables. Afortunadamente puedo presumir de la Junta de ASEVAL-MADRID, involucrados en todo y solo por crear Sector.

En cuanto a la empresa privada, contando un socio como mi hermano Alvaro y con unos empleados comprometidos con la marca y el servicio al cliente. Sin ellos nada de esto existiría.



SEAT COMPLETA SU TRILOGÍA SUV CON EL IMPONENTE TARRACO



La apariencia de vehículo Premium es mucho más evidente en el diseño del Tarraco, gracias a la presencia de líneas horizontales por toda la carrocería.

A FONDO

SEAT TARRACO 1.5 TSI 150 CV ST&SP

CARMEN ESPADA

LA MARCA ESPAÑOLA ENTRA EN EL SEGMENTO DE LOS SUV DE GRAN TAMAÑO CON EL NUEVO SEAT TARRACO, QUE COMPLETA LA GAMA DE TODOCAMINOS DE LA COMPAÑÍA JUNTO AL ARONA Y AL ATECA. CON UNA GRAN VERSATILIDAD GRACIAS A SUS HASTA SIETE PLAZAS Y UN GRAN MALETERO, EL TARRACO COMBINA CALIDAD, EQUIPAMIENTO Y TECNOLOGÍA.

El mercado de los SUV está en plena expansión, y por ello Seat ha querido completar su gama SUV con el lanzamiento del Tarraco. Así, con su ofensiva completa –Arona, SUV urbano; Ateca, SUV compacto; y Tarraco, SUV grande–, las oportunidades de satisfacer a diferentes clientes son mucho mayores.

PRESENCIA EXTERIOR IMPONENTE

Las grandes dimensiones del Tarraco inspiraron al equipo de diseño de SEAT a buscar un equilibrio entre su estética atractiva y unas proporciones funcionales. Así, dispone de un increíble espacio habitable y una impresionante presencia exterior, con un diseño que transmite ligereza y agilidad.

En la parte frontal, una rejilla hexagonal más prominente y un perfil totalmente vertical acentúan su presencia y carácter SUV. Los faros Full LED mantienen el diseño triangular habitual de la marca, y están situados en una posición más profunda en la carrocería.

La zaga destaca por el diseño de sus pilotos traseros de LED, unidos entre sí a lo largo del portón del maletero. Este nuevo concepto de diseño y una zona de carga muy baja para facilitar la carga de equipaje, aportan una mayor sensación de estabilidad.



El Tarraco dispone de un comportamiento ágil y dinámico que marca la diferencia entre los SUV de gran tamaño.

CONECTIVIDAD E INFORMACIÓN PARA EL OCIO

En cuanto a la conectividad, y en respuesta a la creciente digitalización de nuestro mundo, el interior del Tarraco está equipado con el cuadro de mandos Digital Cockpit de SEAT de 26 cm (10,25"), que permite personalizar la información que recibe el conductor y, en la consola central, una pantalla táctil a color de 20,3 cm (8"), desde la cual los ocupantes podrán acceder a las múltiples opciones de conectividad, como el sistema Full Link, para vincular el teléfono mediante Apple Car Play, Android Auto o Mirror Link.

Además, ofrece el nuevo asistente de voz personal Amazon Alexa y, por primera vez, la función del Control Gestual, incluido en el sistema de entretenimiento 'Navi Plus' del vehículo, mediante el cual se controlan algunas funciones con un sencillo movimiento de la mano frente a la pantalla.

ESPACIO INTERIOR AMPLIO Y CÓMODO

En el interior nos encontramos un habitáculo acogedor para los ocupantes, utilizando una línea horizontal que se extiende por el salpicadero y enfatiza la anchura del Tarraco, aumentando así la sensación de espacio y, a su vez, mejorando la calidad percibida con una gran moldura horizontal, disponible en varios materiales y acabados.

Tanto si el cliente opta por la configuración tradicional de cinco plazas como por la opcional de siete asientos, el interior ofrece una gran versatilidad de uso y formas regulares que aportan mayor espacio habitable.

El habitáculo equilibra las distintas necesidades del conductor y de los pasajeros, con unos asientos que proporcionan una postura ergonómica y centrada en el conductor, así como un entorno cómodo y acogedor para los pasajeros, ya estén en la parte delantera del SUV o en la trasera.



La iluminación de LED permite además que los intermitentes traseros del Tarraco sean dinámicos.

SEGURIDAD AL MÁXIMO NIVEL

Una serie de sensores hace posible que el Seat Tarraco sea capaz de leer la carretera, para adaptarse a cualquier incidente que pueda ocurrir.

Disponible en dos acabados –Style y Xcellence–, el nuevo Tarraco incorpora un alto nivel de equipamiento en pro de la seguridad de los ocupantes. En cuanto a la primera, destacan los muchos asistentes a la conducción como el ‘Lane Assist’ o asistente de cambio involuntario de carril, el detector de ángulo muerto, el asistente de frenada automática de

emergencia ‘Front Assist’ con reconocimiento de peatones y ciclistas, el asistente de atascos ‘Traffic Jam Assist’, el control de velocidad de cruce adaptativo ‘ACC’, o los faros Full LED, entre otros.

También incluye el sistema de llamada de emergencia automática ‘eCall’, el asistente de precolisión ‘Pre-Crash Assist’ y el asistente de detección de vuelco ‘Rollover Assist’, que activan diferentes sistemas para mitigar los daños en caso de accidente.



El interior del Tarraco es muy generoso, con mucha altura libre por encima de la cabeza, así como una amplia zona para las piernas.

MOTORIZACIÓN Y DINAMISMO DE CONDUCCIÓN

Los motores del SEAT Tarraco cuentan con inyección directa, turbocompresor y tecnología Start&Stop, y cumplen con los estándares más estrictos de emisiones. En esta línea, para 2020 estará disponible una versión híbrida enchufable Plug-in, con etiqueta medioambiental ‘cero’.

El SEAT Tarraco cuenta con dos variantes de gasolina que utilizan un bloque motor de cuatro cilindros. El primero de ellos, un 1.5 TSI que genera 150 CV de potencia, va asociado a una transmisión manual de seis velocidades y tracción delantera, y alcanza una velocidad máxima de 201 Km/h, acelerando de 0 a 100 Km/h en 9,7 segundos. El segundo es un motor 2.0 TSI de 190 CV asociado a la caja de cambios automática DSG de siete velocidades y con sistema de tracción integral 4Drive de SEAT. En cuanto a sus

prestaciones, alcanza una velocidad máxima de 211 Km/h y acelera de 0 a 100 Km en sólo 8 segundos.

La oferta de motores Diesel también se compone de dos motores 2.0 TDI de 150 y 190 CV de potencia. La variante 2.0 TDI de 150 CV puede ir asociada tanto a una transmisión manual de seis velocidades y tracción delantera, como a una caja de cambios automática DSG de siete velocidades con tracción integral 4Drive. Tiene una velocidad máxima de 202 Km/h con la caja de cambios manual y 198 Km/h en la versión DSG, y consigue una aceleración de 0 a 100 Km/h en tan solo 9,8 segundos, en cualquiera de las dos versiones. Por su parte, el motor 2.0 TDI de 190 CV está asociado exclusivamente a una transmisión automática DSG de siete velocidades y tracción 4Drive. Tiene una velocidad máxima de 210 Km/h y acelera de 0 a 100 Km/h en sólo 8 segundos.

DATOS DE INTERÉS

SEAT TARRACO 1.5 TSI
150 CV ST&SP



Peso: 1.599 kg.



Longitud: 4,735 m.
Anchura: 1,839 m.
Altura: 1,658 m.
Batalla: 2,790 m.



Capacidad del maletero:
760 litros.



Emisiones de CO₂:
147 g/km



El interior del nuevo SUV incluye la más alta tecnología en infoentretenimiento y conectividad, para maximizar la interacción entre conductor y vehículo.



El maletero tiene una gran capacidad, desde 230 litros hasta 1.920 litros, según sea la configuración de 5 o 7 plazas.

NOS HA GUSTADO

TECNOLOGÍA DE CONTROL DINÁMICO DE CHASIS



El Tarraco es el vehículo más deportivo en el segmento desde el punto de vista del diseño y también en cuanto a dinamismo, gracias a la tecnología de Control Dinámico de Chasis (DCC), que adapta su comportamiento a las necesidades de conducción.

El sistema DCC inteligente utiliza amortiguadores y dirección controlados eléctricamente. Cada amortiguador está conectado a un dispositivo de control que supervisa constantemente las ruedas y calcula el mejor ajuste. El sistema es capaz de reaccionar en cuestión de milisegundos a los baches de la carretera para optimizar su comportamiento.

Por tanto, independientemente de si el vehículo monta llantas de aleación de 43 cm (17") o con la opción de llantas más grandes de 51 cm (20"), el chasis ofrece una rápida respuesta y mantiene las cuatro ruedas pegadas al pavimento, ofreciendo así al conductor un tacto muy preciso de la dirección.

NISSAN LEAF E+

EL NUEVO LEAF MEJORA CLARAMENTE SU ESTÉTICA, DINÁMICA Y AUTONOMÍA

ALBERTO GÓMEZ



Estéticamente, la nueva generación del Leaf le convierte en un coche mucho más al gusto del mercado.

El Nissan Leaf fue uno de los primeros vehículos completamente eléctricos puestos a la venta en el mercado español (2010), con unos beneficios medioambientales que no se vieron, en ese momento, acompañados por la estética del vehículo, que tuvo poca aceptación entre los consumidores.

Tras varias modificaciones, Nissan lanzó el pasado año un Leaf con una imagen completamente nueva y diferente, más acertada y estética que le convierten en un compacto acorde con los gustos del mercado.

Ahora, lleva la versión Leaf e+, con mejoras de equipamiento, un motor más potente y una batería con

mayor capacidad. Estéticamente, el nuevo e+ se distingue por una moldura en color azul bajo el parachoques.

El nuevo Leaf e+ alcanza los 218 CV de potencia y cuenta con una batería de 62kWh, contra los 150CV y 40 kWh del Leaf 2018 que completa la actual gama del modelo completamente eléctrico de Nissan.

Además de mayor potencia y autonomía entre recargas, el Leaf e+ presenta novedades a nivel de ayuda a la conducción que le convierten en un coche más seguro y equipado. Esta nueva versión tiene dos acabados, el Acenta y el Tekna.

La nueva carrocería del Leaf, además de ser estéticamente mucho mejor, es también más grande, con 4,48 metros de largo, 1,79 de ancho y 1,54 de alto, la zona de carga alcanza los 394 litros.

En la nueva versión e+, el Leaf cuenta con una autonomía de 385 kilómetros, 115 más que el modelo lanzado el pasado año, y 135 más que el Leaf anterior, logrando una mejora en ese sentido muy sustanciosa.

Según el fabricante, esta nueva batería de 62kWh ocupa el mismo espacio que la de 40 y va montada en el mismo lugar, el eje delantero del vehículo, mientras que el tiempo estimado de recarga completa es de 16 horas en una toma de corriente de 3kW, que se reduce a la mitad si la toma es

de 6kW. En caso de necesidad, una 'carga rápida', en torno a los 40 minutos, puede llegar hasta el 80% de la capacidad de la batería. La toma de corriente del coche está situada en la parte frontal.

El nuevo Leaf e+ alcanza los 157 km/h de velocidad punta y es capaz de acelerar de 0 a 100 en 7,3 segundos, gracias a sus 340 Nm de par.

Algunas de las funciones del coche se pueden controlar desde un teléfono, entre ellas comprobar la carga de la batería, buscar un punto de recarga o refrigerar el habitáculo de forma remota.



El tiempo de carga del Leaf se ha reducido y cuenta con un sistema de 'carga rápida'.



El nuevo Leaf crece en tamaño para sus ocupantes y en el volumen del maletero.

El Leaf monta el sistema 'e-Pedal' que permite dosificar la aceleración y deceleración en función de la presión que ejerzamos sobre el pedal, llegando a detenerse el coche por completo si quitamos el pie del gas. Este sistema convierte las desaceleraciones del vehículo en cargas de energía. Pese a que el mismo pedal nos puede servir de acelerador que de freno, existe también el pedal de freno tradicional, que aporta una mayor seguridad a la hora de conducir.

Otra de las cualidades del eléctrico de Nissan es la tecnología V2G, que permite que la energía de las baterías sea de dos sentidos, volviendo a la red eléctrica cuando no se utilice el coche con la finalidad de que no se desperdicie.



La autonomía del Leaf crece de forma muy sustancial, hasta los 385 kilómetros.



Cabrero
GESTORIA ADMINISTRATIVA

VEHÍCULOS EN GENERAL



El nuevo Leaf e+ alcanza los 218 CV de potencia y cuenta con una batería de 62kWh.

La carga tecnológica del coche y su capacidad de interactuar con nuestros dispositivos es de última generación y muy completa, el navegador ha mejorado y la pantalla multimedia se ha renovado, creciendo hasta las 8 pulgadas. Todas las actualizaciones pueden hacerse a través del móvil por internet, sin necesidad de cables ni USB.

El nuevo Leaf e+, además de una imagen mucho más visual y agradable, ofrece una conducción más alegre, se nota la potencia y el par en las salidas, y logra llegar antes a una buena velocidad de crucero.

La conducción es suave y deliciosa, sin ruidos ni externos ni internos, un verdadero placer. El confort de marcha es elevado, las plazas amplias y cómodas, lográndose un conjunto muy renovado y competitivo.

DATOS DE INTERÉS

NISSAN LEAF e+



Batería ión de litio: 62 kWh



Potencia: 218CV



Plazas: 5



Autonomía: 385 km



Par máximo: 340 Nm



Maletero: 385 L.



Consumo combinado: 18 kWh/100 km



CO₂: 0 gr/km.



Velocidad: 157 km/h



Aceleración 0-100 Km/h: 7,3 segundos



Puertas: 5

El compacto “total” de Skoda



El nuevo compacto de Skoda muestra la nueva línea de diseño de la marca.

GUILLERMO ALFONSÍN

En el complicado mundo de segmentos y subsegmentos del mercado del automóvil, Skoda siempre nos pone en una encrucijada. Siempre juegan entre dos aguas, con coches de un precio y plataforma de segmento inferior que miden y ofrecen lo de un segmento superior.

El caso claro es el Octavia, un coche que podríamos denominar “compacto”, o de segmento C, pero que por dimensiones se encuadraría mejor como un segmento D, rival de un Passat o un Insignia.

El Superb es otra muestra de “mucho coche por poco dinero”.

Con el Scala vivimos otra situación similar. Heredero directo del Rapid Spaceback, al que sustituye, el Scala viene a rellenar el salto entre el Fabia y el Octavia con una propuesta que busca pescar clientes interesados en compactos con presupuestos más limitados.

Montado sobre la misma plataforma que los Polo, A1 o

Ibiza de última generación, el Scala mide 4,3 metros de largo por 1,8 de ancho, ofreciendo un enorme maletero de 467 litros, siguiendo la tradición del fabricante de contar con más espacio de carga que cualquiera de sus rivales.

La versión que probamos, equipada con el genial propulsor de gasolina 1,5 TSI Evo de 150 caballos y asociado a la caja de cambios de doble embrague DSG de siete relaciones, ofrece prestaciones más que interesantes, con un 0 a 100 en 8,2 segundos y un promedio de consumo WLTP (la nueva normativa de homologación de consumos) de 6,1 litros, realmente alcanzables en el mundo real.

A pesar de que las cifras y el tren rodante deportivo que tenía nuestra unidad puedan hacerte pensar en un coche de talante deportivo, realmente no busca ese enfoque, que sí pudimos catar en el Ibiza con este mismo propulsor, que desgraciadamente ya no se comercializa.

Aquí, el Scala, con amortiguación pilotada, ofrece un compendio de maneras sobre el asfalto y pegada a la hora de acelerar que lo convierten en un coche perfecto para rodar por cualquier carretera sin atisbar frustración por falta de aceleración o por balanceos no deseados de carrocería. Y es que su compostura y pisada sobre el asfalto son de primera categoría, pero no llegan a ser involucrantes o divertidos.

A cambio, el confort de marcha y la calidad de rodadura sobresalen para un producto que realmente ofrece un precio muy atractivo a cambio de mucho equipamiento. Su interior, por acabados y materiales, no es espectacular, ni busca serlo, pero todo está bien ajustado y muestra aspecto de solidez.

Si acaso, podremos quejarnos del sistema de infoentretenimiento "todo táctil", que no es el más fluido del mercado y se nos quedó algo colgado durante algunas fases del uso, problema que Skoda nos comentó que está asociado a estas primeras unidades y que, afirman, quedará resuelto vía una futura actualización.

Obviando este tema del infoentretenimiento, hay espacio para cuatro adultos, o dos adultos y dos buenas sillas isofix detrás, con un techo panorámico de cristal y un gran espacio para piernas en la fila posterior.



En el nuevo Scala se han trabajado las suspensiones para asegurar la mejor calidad de rodadura.



El techo panorámico abarca toda la superficie disponible.

Con todo, el Scala nos parece un compacto "total". Un coche que no llama la atención en nada, pero que tampoco falla en nada. Con esta motorización se puede adquirir por unos 22.000 euros con mucho equipamiento y sistemas de ayuda activa a la conducción, tanto como crucero adaptativo como ayuda a seguir el carril con el volante.

No se deja ver por ningún lugar ninguna pega derivada de contar con una base algo más pequeña que la de un León, y sólo los que busquen algo más aspiracional, bien en estética o en una dinámica de conducción más entretenida, podrán sentirse empujados a buscar una alternativa en otras marcas.

La cuestión, para mí, es el posicionamiento real de este coche. Valorando todas sus facetas, su tarifa de precios casi calca la de un Octavia actual en el mercado, y eso plantea dudas. Sin duda, el Octavia ocupa más espacio, pero también es "más coche", y sería mi primera opción antes que el Scala.

Tal vez la clave esté en el inminente lanzamiento del nuevo Octavia, que podría reposicionarse en un escalón de precio algo superior, que incremente la distancia entre este Scala y un Octavia familiar, pero si la opinión de este redactor le sirve de algo y ahora mismo está en la encrucijada de decidirse entre Scala u Octavia de la generación saliente, la respuesta correcta es Octavia.



Las ópticas traseras refuerzan la sensación de modernidad y robustez.

Ocúpese de su negocio

mientras **nosotros nos ocupamos** de todos los trámites administrativos.

MAESTRO
GESTIÓN ADMINISTRATIVA

91 445 51 75

Manuel Cortina, 18 - 28010 Madrid



Ganará mucho tiempo...



NATIVIDAD LAORDEN CANTERO
Gestor Advo. Colegiado nº 2668

ESPECIALIZADOS EN VEHÍCULOS

Y FLOTAS DE RENT A CAR



El futuro de la movilidad pasa por una redefinición del modelo de negocio de los fabricantes.

Juan Collados
Small Fleets, Retail Mobility Division &
Future Sales Project SEAT España

Aunque parezca un mantra de conferencia repetido hasta la saciedad, pero que nunca parece llegar a convertirse en realidad, lo cierto es que los fabricantes de coches están pasando una época dura, donde atisban un futuro extraño y diferente al que se están teniendo que acoplar.

SEAT, dentro de su estrategia de cambio de paradigma, ha generado una nueva área de trabajo comandada por Juan Collados, un directivo con experiencia en el área comercial, y que ahora está a los mandos de todos los proyectos dirigidos hacia los nuevos formatos de movilidad: Desde los patinetes hasta el car sharing. Compartimos unos minutos con él para que nos contara más sobre cómo SEAT se está preparando para este futuro inminente.

Buenos días Juan, cuéntanos un poco tu rol en la compañía, ya que tu cargo incluye aspectos como la nueva movilidad y las ventas futuras que resultan intrigantes.

Efectivamente, después de haber desarrollado posiciones comerciales tanto con concesionarios como con empresas, entre ellas de alquiler de vehículos, actualmente nos dedicamos a desarrollar e implementar proyectos que tienen que ver con modelos de compra o suscripción futuros, así como distintas fórmulas de movilidad que posteriormente desarrollaremos. En SEAT contamos con una red de distribución a nivel nacional muy robusta, y por ello estamos integrando en todos nuestros proyectos de venta actual y futura a nuestra red de concesionarios.

¿Cómo enfoca SEAT el cambio de paradigma en la movilidad? ¿Qué sentido tiene que ofrezcáis ahora bajo la misma marca patinetes, scooters y coches?

Hoy en día, las personas tenemos nuevas necesidades de movilidad para ir de un lugar a otro. Precisamente para cubrir estas necesidades, hemos creado SEAT Urban Mobility, una nueva unidad estratégica de negocio y una pieza fundamental en la evolución de SEAT para ofrecer soluciones integrales a las ciudades

de hoy. Esta nueva unidad nace con el objetivo de ampliar la gama actual de SEAT y ofrecer nuevos productos de movilidad, plataformas y servicios a clientes particulares y flotas compartidas. Eso quiere decir que, a partir de ahora, tendremos un equipo 100% centrado en los usuarios mientras que SEAT y CUPRA seguirán ofreciendo los mejores productos a aquellos que opten por el coche en propiedad.

¿Qué importancia estratégica puede tener para vosotros el concepto de car sharing? A tenor del Mínimo, parece que tenéis pensado hasta un producto específico para ello.

La movilidad urbana está tomando cada vez más partido y, conscientes de ello, SEAT se introdujo en el carsharing hace un año con la compra de la plataforma Respiro. A día de hoy prestamos servicios de coche compartido a más de 15.000 usuarios en Madrid y en L'Hospitalet de Llobregat y el objetivo es seguir ampliando los servicios en el futuro. En cuanto al SEAT Minimó concept vehicle, se trata de nuestra visión de la movilidad urbana del futuro combinando lo mejor de los dos mundos, el coche y la moto.



Especialistas en la mediación del seguro de flotas de vehículos de alquiler desde hace más de 25 años.

Diseñamos planes de seguros integrales con un esmerado servicio postventa.

Ventajas de nuestros servicios:

- **Tramitación instantánea** de altas y bajas con las Mejores Compañías de Seguros.
- Amplias y variadas coberturas a un **precio muy competitivo.**
- Gestión de los siniestros con la máxima rapidez y una **pronta indemnización.**
- **Cobertura a los vehículos en Campa**, así como al resto de riesgos relacionados con su actividad (naves, talleres, responsabilidad civil,...)
- AZ Servicios Correduría de Seguros, S.L. forma parte del grupo ESPABROK, que cuenta **con más de 100 oficinas** en todo el territorio nacional.
- Toda una **extensa red de profesionales especializados a su servicio.**



Llámenos al 971 71 94 94
o mándenos un correo electrónico a
flotas@espabrok.es

Le haremos un proyecto personalizado,
sin compromiso y
totalmente gratuito.



Somos profesionales que asesoramos a profesionales.

www.espabrok.es

Este tipo de productos claramente son más una solución de movilidad que un “automóvil al uso”. Por ende, ¿cómo se defiende ahí el valor diferencial y la rentabilidad?

El futuro de la movilidad pasa por una redefinición del modelo de negocio de los fabricantes, que estamos dando el paso para convertirnos en proveedores de servicios de movilidad. En SEAT hemos reforzado nuestra estrategia en este sentido con la creación de SEAT Urban Mobility y el lanzamiento, por primera vez en la historia de la marca, de una e-Scooter disponible para clientes privados y flotas compartidas. Este es uno de los principales valores diferenciales, poder ofrecer soluciones adaptadas a las necesidades de movilidad las personas en cada momento. **¿Cómo de importante está convirtiéndose el mercado del Renting a particulares para SEAT? ¿veremos en España un volumen similar al que ya se tiene en mercados como Reino Unido?**

El renting a particular, así como otras fórmulas de suscripción frente a la compra con financiación tradicional, han venido para quedarse, ya que ofrecen una fórmula de movilidad en la que se potencia el uso frente a la propiedad. Es precisamente esta fórmula la que encaja perfectamente para aquellos clientes que desean tener flexibilidad con el pago de una cuota (en la que generalmente se incluyen unos servicios), así como poder decidir en el futuro si quieren continuar con el vehículo en curso, renovarlo por otro o no continuar con el uso del mismo.

En cuanto a SEAT, hemos desarrollado un producto diferencial a través de SEAT Financial Services llamado NEXT. Una solución nueva que incorpora un sistema de puntos para el cliente que permiten fidelizarle a lo largo de toda la vida que dure su relación con nosotros. Además, SEAT es líder de ventas en España y, con este espíritu de liderazgo sólido, también aspiramos a ser líderes con nuestra financiera de marca en la comercialización de este tipo de productos de suscripción.

Hay ciertos fabricantes saliendo de las ventas a flotas de RAC, por cuestiones de rentabilidad. ¿SEAT va a seguir en él?

Para SEAT, las ventas de flotas de RAC es un canal de vital importancia ya que supone un puente que acerca nuestros modelos a clientes que de otra manera no hubieran accedido a probar nuestra gama de producto.

Si tomamos los últimos cinco años como referencia y analizamos la matriculación de unidades en el canal flotas a RAC, se puede observar perfectamente que SEAT es la marca más estable en este canal. Con independencia de los ciclos de mercado, SEAT ha mantenido una línea comercial estable (cerca a 20.000 unidades año) lo cual es la mejor forma de demostrar que para nosotros el canal de ventas a flotas de RAC es absolutamente estratégico. Nuestra relación con los clientes de RAC es de largo recorrido, y llevamos con ellos una larga historia basada en una confianza comercial plena y en un servicio adecuado a las necesidades del canal.



AutoSubastas

Subastas de vehículos
para profesionales



Compra y vende tu stock al mejor precio del mercado

solo tienes que registrarte en

<http://autosubastasdelfin.com>



+34 965 340 560



info@autosubastasdelfin.com

UNA RUTA POR "COSTA BRAVA – TOSSA SANT FELIU DE GUIXOLS"

GUILLERMO ALFONSÍN



Tossa Sant Feliu de Guixols.

En este número os traemos una ruta especialmente pensada para aquellos que no tienen miedo a las curvas, porque la carretera que os vamos a proponer es de esas que da vértigo en caso contrario.

Todo gira alrededor de muchos de los viejos tramos del Rally Cataluña Costa Brava, el antiguo rally del mundial, que dejó paso en su momento a una actividad mundialista concentrada ahora en Tarragona fundamentalmente.

La ruta puede empezar perfectamente en Girona, a donde podemos llegar en AVE para alquilarnos un coche en la misma estación, si nos da pereza acercarnos hasta la preciosa ciudad de centro peatonalizado.

Si no has estado nunca, es una localidad amurallada y coqueta digna de visitar con tiempo, especialmente su callejuelas que bordean el río Onyar, que cruza la ciudad hasta convertirse en afluente del Ter.

Con 100.000 habitantes, Girona mezcla en su rico pasado orígenes íberos y romanos. Sus barrios más viejos tienen influencia judía, y su arquitectura llega a cubrir hasta el Art Nouveau.

Los puentes y los bares de la zona, con vistas a las coloridas casas merecerán la visita. Tampoco debe uno perderse la visita a la muralla, que se puede recorrer a pie, o probar las pastelerías de la ciudad.



Gestión integral para los vehículos de su flota



En DEKRA nos preocupamos del estado óptimo de los vehículos de su flota, ofreciendo soluciones integrales de gestión de siniestros y reparación, con el fin de conseguir los mejores resultados en calidad, tiempos de inmovilización y precio.



Gestión del siniestro

Tramitación integral de siniestros desde la ocurrencia hasta el pago/recobro.



Proveedores

Búsqueda y negociación contractual con recambistas y talleres/campa.



Valoración de daños

Foto y Vídeo Peritación, Peritación presencial y Validación de presupuestos.



Gestión de la reparación

Control de plazos y calidad de las reparaciones realizadas en taller.



Gestión del recambio

Optimización de los recambios utilizados en la reparación del vehículo.

Con nuestro servicio de gestión integral del siniestro y de la reparación, conseguimos:

- Reducir los plazos de tramitación e inmovilización del vehículo.
- Reducir los costes asociados.
- Incrementar la calidad en las reparaciones.
- Disminuir las reclamaciones en la devolución.
- Gestionar de forma centralizada todo el proceso.
- Optimizar los procesos y simplificar la facturación.

Síguenos en



dekra.es/es/claims-y-expertise/

Infórmese de nuestros servicios en info.comercial.expertise.spain@dekra.com o en el **916513411**

De Girona os proponemos una ruta de carreteras que en realidad son tramos de rallyes, como os comentaba al principio. De la capital gironina salimos con destino a La Bisbal de Empordà. Para ello podemos elegir la C-66, que es la carretera general más rápida y recta.

Llegados a La Bisbal, iniciaremos el espectacular tramo de Santa Pellallia, que nos llevará por infinidad de curvas embotadas en la comarca de La Selva, manteniéndonos en la GI-664 en dirección a Cassá de la Selva, un tramo famoso del Costa Brava digno de ser disfrutado con calma, si es posible en un descapotable y en Primavera, puestos a pedir...

Podemos parar en la Ermita de Santa Pellallia si se nos hace demasiado larga la carretera y contemplar las vistas del valle antes de llegar a Cassa de la Selva.

Antes de seguir la ruta y llegados a Cassa, no muy lejos de allí tenemos el excepcional restaurante Can Xiquet, saliendo de Cassa en dirección a Riudellots de la Selva por la C25.



Cassa de la Selva

Después de comer, seguimos dirección Riudellots, por la C25, pasando Campllong para desviarnos inmediatamente después por la coqueta carretera GOIV-6742, que es poco más que un precioso camino hormigonado sin línea de separación entre carriles que nos llevará por otra serie de parajes realmente de fotografía, pasando por Sant Andreu Salou.

Por esta carretera llegaremos a Caldas de Malavella, ciudad de aguas termales donde, se puede disfrutar de otra parada técnica de calidad si uno está dispuesto a pasar un rato en alguno de sus balnearios.

Caldas cuenta con algo menos de 7.500 habitantes. Debido al gusto de los romanos por las aguas termales, en el Siglo I, aprovechando que la ciudad estaba en la ruta de la Vía Augusta, se estableció allí el uso de su estación termal conocida como Aquis Voconis, a la que se le reconocían beneficios a la salud.

Hoy en día también es muy conocida por ser el lugar donde se embotella la famosa Agua Vichy Catalán.

Seguiremos entonces por la GI-674 en dirección a Llagostera hasta empalmar con la vía rápida C-65 y poner dirección a Sant Feliu de Guixols.

Es aquí donde empezará nuestro plato fuerte de conducción, por lo que antes te recomendamos darte un paseo por este precioso pueblo otro hora pesquero y su muralla con vistas a todo el puerto.

Inmediatamente después nos tenemos que desviar para buscar la llamada "carretera del año", la GI-682, una carretera conocida como el tramo "Canyet" del Costa Brava, y cuyo pseudónimo de "carretera del año" viene de que acumula, por lo menos, 365 curvas, prácticamente todas ellas al borde de acantilados con unas vistas espectaculares del Mediterráneo.

La carretera se puede conducir a tramo "de rallye", pero desde que una colonia de ciclistas alemanes conquistó un hotel a mitad de tramo te recomendamos mejor disfrutar pausadamente de las vistas y la brisa marina en un descapotable sosegadamente.

A medio camino tenemos la Cala Giverola, justo donde se encuentra el hotel ciclista. Se puede acceder así a la cala que no está restringida sólo para usuarios del Hotel, y en la que no es demasiado arriesgado aventurarse a probar el agua ya desde el mes de marzo o abril, ya que no suele estar fría al extremo.

Tras el chapuzón, o por lo menos tras la visita a la arena, seguimos nuestra ruta hasta Tossa de Mar, una población espectacular que requerirá de nuestro tiempo. Una visita a su muralla, un paseo por su playa y su zona peatonal, nos mostrarán lo mejor de la Costa Brava.

Tossa es un núcleo de poco más de 5.500 habitantes pero que en los meses estivales se llena a rebosar hasta encontrar problemas de aparcamiento.

Como muchos otros núcleos urbanos de la zona, tiene orígenes romanos. Su economía giró alrededor del corcho durante décadas hasta que el turismo tomó el relevo, proporcionando riqueza y ayudando a conservar el patrimonio, especialmente el faro, que originalmente fue una fortaleza en el siglo XII, y que domina la vista de la localidad.

Te recomendamos hacer noche allí mismo. Hoteles hay en cantidad, todos buenos, y también lugares donde disfrutar de la gastronomía local.

A la mañana siguiente volveremos a Girona por una ruta bastante más sencilla, la GI-681 hacia Llagostera, que aún teniendo curvas, no representa el desafío de la "Carretera del Año", para continuar hasta nuestro punto inicial, Girona, en cuestión de poco más de una hora, cerrando un círculo que incluye dos de las mejores carreteras de España para conducir, y que tal y como te digo, es ideal para disfrutar en primavera u otoño, ya que en verano el tráfico y los veraneantes pueden convertir todo esto en un pequeño suplicio de tráfico, al tiempo que el calor puede convertirse en algo sofocante.



Girona.

CIENCIA. YENDO MÁS ALLÁ DE LO OBVIO.

Las más exitosas compañías de automoción confían en el poder de la ciencia. Durante más de 40 años, Urban Science ha aportado soluciones innovadoras para afrontar los desafíos que se pensaba que no tenían solución. Inventamos la planificación de red. Ahora estamos redefiniendo los estándares de la industria para mejorar la eficacia del marketing digital y el rendimiento de las operaciones de los concesionarios, con la capacidad de optimizar casi a tiempo real.

Cuando es el momento de tomar una decisión crítica, puede seguir el camino convencional y desear haber tomado la decisión correcta. O llame a Urban Science y sepa que lo hizo.

+34 91 598 12 12 | urbanscience.com/es



SOBRE LOS CONVENIOS COLECTIVOS



Olga Cornejo Cornejo
Abogado Dpto. Laboral DIKEI ABOGADOS



Cuando nos vemos en la necesidad o curiosidad de profundizar en el mundo de las relaciones laborales, no pocas veces parece que nos adentramos en una especie de jungla normativa que rige las relaciones entre empresas y trabajadores y dentro de esa vorágine de reglas, nos encontramos con una de las normas básicas que hay que tener siempre en cuenta, y que, hasta no hace mucho era la gran desconocida: el convenio colectivo.

¿Por qué ha sido siempre la gran desconocida? Porque normalmente se ha tomado como referencia el Estatuto de los Trabajadores, pensando que esa norma era la que lo regulaba todo, cuando realmente no es así, pues el Estatuto de los Trabajadores, es una norma de obligado cumplimiento y que sirve como base para entender y regular todos los aspectos existentes en las relaciones laborales, pero se trata, en según qué ocasiones, de una norma de mínimos, en lo que a condiciones específicas de ejecución del contrato de trabajo. Hay que tener en cuenta que el Estatuto de los Trabajadores es una norma muy amplia, que nos remite, en muchos de sus artículos a la regulación que se hace de determinados conceptos que se va a estudiar en este artículo: los convenios colectivos.

No está en el ánimo de la firmante, hacer un estudio exhaustivo ni de lo que es la negociación colectiva, ni ahondar en la complejidad de los mismos pero sí, por lo menos, acercar al lector el concepto, los tipos de convenios y de algún modo conocer el que resultaría de aplicación en una determinada empresa y qué remedios hay si en algún momento no fuera posible mantener ese convenio en vigor, o bien si consideramos que no debe ser aplicado por otros motivos. Con este fin, desarrollaremos estas ideas en cuatro puntos básicos.



LÍDER MUNDIAL EN SUBASTAS ONLINE DE VEHÍCULOS
SINIESTRADOS Y AVERIADOS

¿POR QUÉ ELEGIR EL MODELO COPART?

- ▶ Más de 4,5 millones de vehículos vendidos al año a compradores de más de 100 países.
- ▶ Subastas online a nivel mundial.
- ▶ Aumentamos la rentabilidad y el valor de venta de los vehículos.
- ▶ Cobertura a nivel nacional.
- ▶ Traslado gratuito del vehículo a las campas de Copart.
- ▶ Custodia vigilada 24h.
- ▶ Amplio reportaje fotográfico de los vehículos para la subasta.
- ▶ Transparencia y seguridad.

COPART ESPAÑA
comercial@copart.es
914 896 138

1.- ¿Qué es un convenio colectivo?

En primer lugar, es necesario señalar, que aunque el Estatuto de los Trabajadores es la norma de referencia – para las relaciones laborales de carácter ordinario, esto es entre empresas privadas y sus trabajadores-, sin embargo se trata de una norma de mínimos, por lo que, lo lógico es que se negocien convenios colectivos en los que son las normas que regulan, con carácter más específico para las distintas actividades y normalmente mejorando las condiciones que se fijan en el Estatuto de los Trabajadores.

De esta manera, el convenio colectivo se puede decir que tiene las siguientes características:

- Es de aplicación inmediata a las relaciones laborales, por formar parte de las fuentes del Derecho de Trabajo.
- Solamente estarían excluidos de su aplicación respecto de las personas que ocupen puestos de gerencia y control de la empresa, o bien puestos directivos (Alta Dirección).
- Es, en tanto norma de carácter necesario y obligatorio, indisponible por acuerdo entre las partes, es decir, que las condiciones laborales de la norma convencional que resulte de aplicación no pueden, en ningún caso, sustituirse, o modificarse por un pacto individual. Es decir que, en ningún caso, se puede pactar entre empresa y trabajador que no se aplique un determinado convenio colectivo. Solamente se podría llegar a un acuerdo en el sentido de mejorar las condiciones en él establecidas, pero no de inaplicar los mismos.
- Son textos regulatorios que se desarrollan a través de la negociación colectiva que ostentan la representación de los trabajadores y los empresarios, en los términos regulados en el Estatuto de los Trabajadores, para poder formar parte de las fuentes de regulación de las condiciones laborales al estar dotadas por el art. 37.1 de la C.E. de fuerza de norma jurídica y que, por tanto, debe ser publicidad, incardinándose de este modo en el sistema de fuentes del Derecho.
- Las partes negociadoras, que son las que se sientan a negociar el convenio, por un lado la denominada parte social, y por otro lado la parte empresarial normalmente conocida como patronal.
- Para que los convenios tengan efectos generales y frente a terceros, las partes negociadoras tendrán que tener la legitimación que corresponda dentro del ámbito territorial que se esté negociando, de tal manera que, en los convenios colectivos sectoriales, podrán negociarlos los que tengan el carácter de más representativos (es decir que tengan como afiliados a sus sindicatos, un determinado número de trabajadores empleados en el sector de que se trate) ya sea a nivel nacional, autonómico, provincial o local, y por parte de la patronal, aquellas asociaciones que aglutinen dentro de sus federaciones, la mayor parte de empresas de dicho sector. A título de ejemplo, es bastante claro que los sindicatos mayoritarios, más conocidos por todos (UGT,CCOO, CGT, CSIF) pueden negociar cualquier convenio dado que son sindicatos más representativos a nivel nacional que ya tienen reconocida, en otros casos, otro tipo de sindicatos, como pueda ser el SEPLA(sindicato de pilotos), solamente pueden negociar convenios o acuerdos colectivos dentro del sector aeronáutico. Si descendemos hasta los convenios colectivos de empresa, en ese caso los que están legitimados para negociarlo, son por la denominada parte social el comité de empresa o representantes de los trabajadores, y por otro lado, la dirección de la empresa.
- Resulta de aplicación directa, sin necesidad de consensuarlo, o admitirlo las partes contratantes- empresa y trabajador-, esto quiere decir que, pese a que en los contratos de trabajo se haga referencia a la misma, se hace por seguridad jurídica, para que se determine cuál es la norma convencional que aplica a esa relación laboral, de tal manera que ambas partes sepan a qué regulación tienen que acudir, en caso de que haya algo que no esté recogido en el contrato de trabajo, así como, para comprobar que el clausulado de este –el contrato-se ajusta a lo estipulado en el otro –el convenio colectivo. Esto quiere decir que incluso en el hipotético caso en el que se omitiera este dato o se consignase en el contrato otro convenio que no es el que tendría que resultar de aplicación, sigue siendo aplicable y con fuerza vinculante el convenio colectivo que corresponda.
- El convenio colectivo suele reflejar en su clausulado o regular dentro del mismo condiciones específicas para la actividad –lo que sería el ámbito funcional del convenio- que le corresponda en función de las partes que se sientan a negociar el mismo. La lógica de esta especialidad y especificidad de los convenios radica precisamente en que no puede regularse de la misma manera la actividad comercial, que la actividad de consultoría, que la actividad de producción audiovisual. Esto hace que, pese a que existan unas normas o unas condiciones laborales que sean de obligado cumplimiento, sin embargo, en determinados sectores requieran de una mayor flexibilidad a la hora de desarrollar esta normativa convencional.

Eurotax es el proveedor líder de datos, soluciones y servicios de inteligencia de negocio para la industria del automóvil. Nuestro objetivo es ofrecer información independiente, transparente, precisa y actualizada del sector automoción para ayudar a nuestros clientes a tomar mejores decisiones.

Nuestros valores



Confianza

Nuestras acciones y nuestra forma de relacionarnos genera confianza



Respeto

Prestamos atención a los deseos de nuestros clientes

Transparencia

Compartimos nuestro conocimiento y estamos abiertos a nuevas ideas



Innovación

Siempre buscamos las mejores soluciones para nuestros clientes



Integridad

Cumplimos las promesas que hacemos a nuestros clientes

Cómo podemos ayudarle

- Identificación y especificaciones de vehículos
- Valoración o venta de un VO
- Estimación de los costes de reparación
- Generación de leads
- Previsión de Valores Residuales y TCO
- Business intelligence

Estamos trabajando en...



Webinars

Sesiones de formación para que pueda obtener el máximo rendimiento de nuestros productos



Digitalización Total

Optimización de los productos para mejorar su experiencia de uso



WLTP

Webservice de datos WLTP



ADAS

Identificación rápida y sencilla de ADAS

Datos históricos en Eurotax IDD

200.000
precios

10 millones
de opciones actualizadas

2.500
modelos

96
marcas

69.500
versiones

Nuestra oferta de productos para su negocio



AutowertNet

Programa de valoración online de vehículos líder en España



MarketRadar

Posicionamiento de VO en internet de manera rápida y fácil



RepairEstimate

Cálculo de costes de reparación precisos y detallados



Identificación rápida y precisa de un vehículo



Lead driver

Captación de clientes VN y VO a través de valoración integrada en su web



Base de datos completa de especificaciones y precios

- Los principales ámbitos que rigen los convenios y que nos indican para qué trabajadores y empresas va dirigido: i) Ámbito territorial, pues nos permite saber en qué territorio se aplica el convenio, ii) Ámbito temporal, nos indica el periodo de vigencia del mismo y iii) Ámbito funcional, que nos indica la rama de actividad a la que resulta de aplicación el convenio, ya que, con carácter general, se aplicará a los trabajadores y empresas que estén realizando dichas actividades.
- Deben ser negociados en los términos establecidos en el Estatuto de los Trabajadores siempre atendiendo a los principios de buena fe, y deberán formalizarse por escrito para que tengan validez
- Una vez que se haya aprobado el texto definitivo tiene que darse traslado a la Autoridad Laboral para que revise si se adecúa a la legalidad, y posteriormente, se debe publicar en el Boletín Oficial que corresponda en función de su ámbito territorial (BOE, Boletín Autonómico o Boletín Provincial).
- Rige el principio de actualidad, es decir que una vez negociado un convenio, sustituye íntegramente – deroga-, el convenio anterior de ese mismo sector, salvo aquello que expresamente mantengan.

2.- Tipos de convenio

A la hora de abordar los tipos de convenio, se ha destacar que la diferencia radica en los ámbitos de aplicación nivel geográfico, como a nivel de partes negociadoras, puesto que, dependiendo de esto, nos encontraremos con convenios colectivos que puedan ser aplicados o no, a saber:

2.1. Convenios estatutarios o extraestatutarios. Esta diferenciación radica en si se trata de convenios que tienen fuerza aplicativa general o solamente, se puede aplicar a los trabajadores y empresas respecto de los que ostenten la representatividad. Un ejemplo sería un convenio que no es firmado por alguno de los sindicatos de la mesa negociadora, en ese caso, solamente resultaría de aplicación a las partes que lo han firmado (empresa y trabajadores afiliados al sindicato que sí que lo haya rubricado), de ahí que se diga que tiene carácter extraestatutario, porque no está formalizado bajo las premisas del Estatuto de los Trabajadores, ni se puede aplicar a todos los trabajadores en general, como sucede en el caso de firmarse por todas las partes.

2.2 Convenios sectoriales, son convenios sectoriales porque están negociados por las partes que tienen representatividad suficiente dentro de la actividad empresarial que se trate. Existe una subdivisión de los convenios sectoriales en función del territorio en el que se aplique:

- a) Convenio general de ámbito nacional, resultan de aplicación a todas las empresas y trabajadores dentro del territorio español.
- b) Convenio sectorial autonómico. Se aplica dentro de la Comunidad Autónoma que esté designada en el ámbito territorial del convenio, en la que tengan implantación y representatividad suficiente las partes firmantes.
- c) Convenio sectorial provincial.
- d) Convenio sectorial municipal o comarcal.
- e) Convenios de empresa.
- f) Convenios para la administración pública

2.3. Aunque no tenga perfecto acomodo en este epígrafe, sin embargo, sí que incluyo aquí la figura de la extensión de los convenios colectivos que se produce por la denominada “adhesión a un convenio colectivo” ya que se trata de otra de las posibilidades que se podría acordar por las partes legitimadas para negociar dentro de un ámbito concreto (suele darse mucho en convenios sectoriales provinciales), puesto que permite aplicar, previa solicitud y siguiendo los trámites detallados en el Estatuto de los Trabajadores art. 92), dentro de los distintos convenios que hay ya publicados y en vigor, alguno que tenga un reflejo suficientemente aproximado de las condiciones laborales en general de los trabajadores del sector y de las distintas empresas que no cuentan con un convenio propio.



3.- ¿Cuál es el convenio que resulta de aplicación a mi empresa?

Sentado lo anterior, para seleccionar el convenio colectivo que corresponde aplicar en una empresa, habrá que estar a lo que dice el art. 82.2 del ET de los trabajadores: «Mediante los convenios colectivos, y en su ámbito correspondiente, los trabajadores y empresarios regulan las condiciones de trabajo y de productividad; igualmente podrán regular la paz laboral a través de las obligaciones que se pacten.»

Por tanto, para saber cuál es el que resulta de aplicación, habrá que comprobar, dentro del articulado convenio colectivo cuya aplicación se interesa lo siguiente:

- Cuál es la actividad que se desarrolla por la empresa, a fin de comprobar si está encuadrada dentro de lo que se denomina el ámbito funcional del convenio. Todos los convenios sin excepción especifican concretamente cuál es el ámbito de aplicación funcional.
- En la actualidad, además de por el ámbito funcional, en determinados supuestos, se debe efectuar la búsqueda por código CNAE, es decir por el código de actividad de la empresa, ya que en muchos de los ámbitos de aplicación, se han incluido listados de dichos códigos de actividad. No obstante, la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos indica que siempre

se tiene que atender al ámbito funcional, pues estos códigos CNAE se entiende que: i) Son un indicio de aproximación al convenio colectivo aplicable, ii) nos acercan a la actividad desarrollada por la empresa y iii) deben ser interpretados en relación y subordinados a la cláusula convencional que determina su ámbito funcional.

- El ámbito territorial del convenio, en este sentido habrá que estar al centro de trabajo de la empresa para comprobar si se corresponde con el ámbito territorial que determina el convenio colectivo. Sirva como ejemplo ilustrativo que si la empresa está radicada en Madrid, primero se tiene que comprobar si existe una norma convencional del sector de actividad de la empresa, específica para la Comunidad Autónoma de Madrid. Si la hay, será esa la aplicable, sin embargo, en caso de inexistencia de uno autonómico, existiendo uno nacional, se aplicará el de ámbito nacional. Si se dan ambos, uno nacional y uno autonómico, siempre tendrá preferencia el autonómico, sobre el nacional, en virtud del orden de prevalencia de los convenios. Lo que no es posible es aplicar en Madrid, un convenio colectivo cuyo ámbito territorial sea, por ejemplo, Andalucía.

GESTORÍA TOLEDO

Empresa de Servicios



**GESTIÓN FLOTAS
RENT A CAR
RENTING**



DESDE 1950

Ronda de Atocha 12 · 28012 Madrid
Tlf. 91 781 97 19
www.toledoyasociados.es

DESDE 1950



Esto no es óbice para que en el caso en el que haya trabajadores que realicen distintas actividades en la misma empresa, se produzca lo que se denomina concurrencia de convenios, que implica que, en función de la actividad que realicen, se apliquen varios convenios colectivos, o que se trate de empresas multiservicios en dicho supuesto se podría aplicar el de la actividad principal de la empresa. Igualmente existen otros supuestos un poco más complejos que, no se abordarán aquí para no extender en demasía este artículo.

En caso de duda sobre si cabe la aplicación o no de un determinado convenio, se puede efectuar una consulta a la Comisión Paritaria del convenio colectivo en cuestión para ver si ésta se posible o bien a la antes mencionada Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos.

4.- Posibilidades de inaplicación, modificación o sustitución de la norma convencional.

Hay que reiterar que, tal y como se indicaba en el apartado anterior, la norma colectiva que efectivamente resulta de aplicación no puede ser modificada, vía contrato de trabajo o por pacto individual, ni tampoco unilateralmente por trabajador o empresario. Por tanto, existiendo un convenio colectivo que resulte de aplicación, éste no podrá ser sustituido por otro porque ambas partes así lo quieran, ya que se trata de una norma de derecho necesario, como antes se indicó.

No obstante, sí que nos podríamos encontrar con dos grandes situaciones en las que se podría dejar de aplicar el convenio, siempre y cuando se diera alguna de esas circunstancias: a) Que haya razones empresariales que supongan que no se puede aplicar el convenio colectivo –de manera temporal- y b) en aquellos supuestos en los que, pese a estar incluidos en el ámbito de aplicación de un convenio, se entiende que no debería resultar de aplicación, por razones, entre otras-de falta de legitimación de las partes negociadoras, o bien, por lo que se conoce por lesividad (que perjudique a terceros no negociadores aunque no les resulte de aplicación inmediata) solamente nos encontramos con dos grandes situaciones en las que se podría entender que:

a) Cuando existan razones para modificar las condiciones laborales, éstas se pueden articular, de dos maneras, A saber:

En caso de que se trate de modificaciones de parte de las condiciones laborales, como son la jornada de trabajo, salarios, etc., la vía adecuada para hacerlo es la del art.41.1 ET.

En el caso de que se quiera inaplicar lo que está establecido en el Convenio Colectivo que regula las condiciones laborales con carácter de mínimo obligatorio, es debe seguir el cauce establecido en el art. 82.3 del Estatuto de los Trabajadores, siempre teniendo en cuenta que se trata de una medida que necesariamente tiene carácter temporal.

b) Inclusión errónea en el ámbito funcional o territorial de un convenio colectivo o perjuicio a terceros. Otra de las posibilidades existentes sería la impugnación de los convenios colectivos en sus respectivos ámbitos territoriales, por entender que no se debería aplicar a la actividad de una determinada actividad, ya que, una vez que el texto del convenio colectivo ha pasado el primer filtro de control de legalidad, esto es, el registro por la Autoridad Laboral, solo cabría su impugnación por lesividad, o por ilegalidad. La primera de las opciones estaría reservada a terceros que puedan verse perjudicados por la norma convencional, debiendo evidenciarse que no se entiende por tercero a las personas o entidades afectadas por el convenio. En el segundo de los casos, se podría por ilegalidad, por ser contrario a derecho el convenio colectivo, ya sea por alguna de las cláusulas contenidas, o bien, porque alguna de las partes firmantes no tenga la legitimación (representatividad suficiente) para negociar el convenio y que le resulte de aplicación a todos los ámbitos funcionales o códigos de actividad que se hayan reflejado en el clausulado. Este procedimiento se encuentra regulado en los arts. 163 y siguientes de la Ley Reguladora de la Jurisdicción social, en relación con los arts. Sirva como ejemplo un supuesto en el que se impugne un convenio colectivo con base en la falta de legitimación empresarial para incluir dentro de su ámbito funcional una actividad respecto de la que se duda (dada la actividad de la patronal), que pueda tener la representatividad suficiente y dar empleo a más del 15% de trabajadores del sector a nivel autonómico, o bien del 10% en caso de ser una asociación de ámbito nacional.

Es, por tanto, sumamente importante tener claro qué norma convencional hay que aplicar o nos resulta de aplicación, ya que ello nos permite tener claros cuales son los derechos y obligaciones de empresa y trabajador.

FORD HYBRID

APROVECHA LAS BUSINESS WEEKS DE FORD
HAZ CRECER TU NEGOCIO



Transit Custom EcoBlue Hybrid.



Transit EcoBlue Hybrid.

Descubre la nueva Gama Transit.

Transit Custom y Transit te vuelven a sorprender gracias a su Nuevo Motor EcoBlue Hybrid, con potencias de 105cv, 130cv, 170cv y 185cv con los que podrás ahorrar hasta un 3% en consumo de carburante. Además, cuentan con la etiqueta ECO con la que podrás moverte sin restricciones y transportar tanto a pasajeros como cualquier tipo de carga. El espacio seguirá siendo una de sus principales características, a las que se une ahora el precio competitivo de la tecnología EcoBlue Hybrid.

Descubre cómo la nueva Gama Transit EcoBlue Hybrid trabaja por ti en ford.es



Go Further

GAMA FORD TRANSIT ECOBLUE HYBRID SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 6,9 A 9,9 L/100KM. EMISIONES DE CO₂ WLTP DE 182 A 260 G/KM (DE 144 A 172 G/KM NEDC), MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE. Los valores de emisiones de CO₂ pueden variar en función del equipamiento seleccionado. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo. ford.es



Según un estudio, el avión es el medio de transporte más seguro. **Habría que revisarlo**

Nunca un Polo fue tan seguro

El Nuevo Polo es uno de los coches más fiables y seguros de su categoría. La mejor opción para todos esos clientes que a la hora de viajar quieren olvidarse de los imprevistos y las situaciones inesperadas. Suma el Nuevo Polo a tu flota y pon a tus clientes al volante de un vehículo que hará replantearse todos los estudios sobre seguridad. Consulta las condiciones especiales para flota rent a car en tu Concesionario Oficial Volkswagen.