



FENEVAL

ABRIL/JUNIO 2021 - N° 210

NOTICIAS FENEVAL

Un paso más:
FENEVAL en la Mesa del Turismo

Finaliza con gran éxito la Primera
Edición del FENEVAL Digital
Transformation Program (DTP)

NUESTROS ASOCIADOS

BALEVAL renueva su directiva con
Antoni Masferrer como presidente
reelecto

Asamblea General AESVA

DE CERCA CON

Arturo Pérez de Lucía -
Director General de AEDIVE y
vicepresidente de AVERE

PROTAGONISTA

Luis Socías Uribe - Jefe de la Oficina
de Proyectos Europeos de la CEOE

CURIOSIDADES

Exposición en CASA SEAT:
'Campaña. La estética de la
modernidad mecánica'



la voz de la *movilidad*



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

Nunca un Polo fue tan seguro

El Volkswagen 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 un 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.

Y de esto... ¿Qué opina el cliente?



Para el Rent a Car las demandas y necesidades del cliente siempre han sido un imperativo de negocio, y, en consecuencia, el sector ha vivido siempre en una constante adaptación y reinversión que avanza en paralelo a la transformación de la propia movilidad.

El pasado 13 de mayo en el Congreso de los Diputados se aprobó la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, que pretende, como objetivo último, alcanzar la neutralidad tecnológica en 2050. Hasta esta meta, hace poco considerada como utópica, hay un estricto calendario a cumplir que pasa por municipios de más de 50.000 habitantes con zonas restringidas al tráfico en 2023 y por la venta sólo de vehículos eléctricos puros desde el 2040, dejando de lado la tradicional tecnología de combustión (incluso los híbridos y enchufables).

Claro está que son los ciudadanos los que, cada vez más, reclaman el desarrollo de nuevos servicios y modalidades de transporte limpias, económicas e inteligentes, y claro también es el compromiso de FENEVAL y del sector ante la necesidad de responder a los desafíos del clima para una reducción paulatina de las emisiones, actuando el RAC como sector clave en la movilidad limpia.

Pero, debo decir, sin embargo, que el actual texto parece centrarse en criterios u objetivos temporales en cuanto a la electrificación, dejando fuera a biocarburantes avanzados y otros combustibles renovables de origen no biológico, sin haber definido antes un plan concreto en cuanto a la instalación de una red de recarga eléctrica en el entorno municipal y en las redes de largo recorrido. Es precisamente esta una de las principales barreras que existen ante la adquisición y el uso de un vehículo eléctrico por

parte de los ciudadanos, además de su coste añadido. Sabemos que el Rent a Car sirve como puerta de entrada a que los usuarios se acerquen a productos como el coche eléctrico o el de hidrógeno, ya que el coche particular permanece unos 12 años con el propietario, pero para poder acometer esta transformación deben darse políticas activas e incentivos para ayudar al ciudadano a retirar de circulación los vehículos más contaminantes, siendo imprescindible un verdadero impulso público y privado que nos permita seguir invirtiendo en I+D+i para conseguir soluciones más eficientes.

Una regulación de este tipo, que afecta a las personas en aspectos tan esenciales como son su libertad de movimiento, puede llegar a crear distorsiones en el mercado si no contamos con la "Voz del Cliente" para definir una estrategia que tenga en cuenta sus necesidades, como es, por ejemplo, la "utilización intensiva" de los puntos de recarga en horas punta o en los momentos del año de mayor demanda, tanto de ciudadanos como de turistas.

Debemos ser capaces de crear un ecosistema que genere la necesidad del uso de este tipo de vehículo, a través de políticas y acciones que lo favorezcan, para ofrecerle al usuario una experiencia verdaderamente satisfactoria, y no dificultarle aún más su día a día. En definitiva, si el camino lo marca el cliente, ¿porque no le preguntamos qué opina él de todo esto?

Juan Luis Barahona

SUMARIO N° 210



ABRIL - JUNIO 2021

6 | PROTAGONISTA

Luis Socías Uribe - Jefe de la Oficina de Proyectos Europeos de la CEOE

10 | ÚLTIMAS NOVEDADES DE MARCAS

El nuevo C5 X, audacia e innovación en una experiencia de viaje mucho más tranquila

El nuevo Dacia Spring, eléctrico y tremendamente asequible

18 | ESPECIAL FITUR 2021

23 | NOMBRAMIENTOS

28 | ARTÍCULO DE OPINIÓN

¿Quién tiene la razón?

30 | NOTICIAS FENEVAL

Finaliza con gran éxito la Primera Edición del FENEVAL Digital Transformation Program (DTP)

Un paso más: FENEVAL en la Mesa del Turismo

34 | NUESTROS ASOCIADOS

BALEVAL renueva su directiva con Antoni Masferrer como presidente reelecto

Asamblea General AESVA

36 | DE CERCA

Arturo Pérez de Lucia - Director General de AEDIVE y vicepresidente de AVERE

40 | INFOGRAFÍA

Guía para entender la nueva Ley de Cambio Climático y Transición Energética

41 | ENTREVISTA

Antonio Rios - Director General de Equifax Iberia

42 | DESAYUNOS FENEVAL

44 | CURIOSIDADES

Exposición en CASA SEAT: 'Campaña. La estética de la modernidad mecánica'

47 | COCHES Y MOTORES

Hyundai Tucson 1.6 T-GDi PHEV, 265 CV

51 | HEMOS ANALIZADO

Renault Captur ZEN E-TECH Híbrido enchufable

56 | TRIBUNA JURÍDICA

Edita: Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, FENEVAL

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

E-mail: feneval@feneval.com | web: www.feneval.com | Colaboradores: Carmen Espada, Alberto Gómez, Juan Carlos Payo, Roberto Molina (fotógrafo) y M° 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, 121
planta 9

28046 Madrid

Tel.: 91 447 28 73

Fax: 91 447 65 52

e-mail: feneval@feneval.com

web: www.feneval.com

Cambia la forma de ver el mundo.



 **Empresas**

El mundo no para de moverse. Y en Kia queremos que tu empresa se mueva con él. Conduce a tu empresa hacia la electrificación con el nuevo XCeed Híbrido Enchufable.

Emisiones CO₂ combinadas ponderadas WLTP (g/km): 32-38. Consumo combinado ponderado WLTP (l/100km): 1,4-1,7. *Consultar manual de garantía Kia.



“Los fondos Next Generation son vitales para acometer inversiones en la industria de la movilidad”.



Luis Socías Uribe
Jefe de la Oficina de Proyectos Europeos de la CEOE



1. Tras su incorporación en agosto del 2020 como jefe de la Oficina de Proyectos Europeos de la CEOE en plena crisis del COVID- 19, ¿Cuáles son las metas profesionales que se fijó para esta nueva etapa?

Mi entrada en la CEOE coincidió con la puesta en marcha de la Oficina de Proyectos Europeos, que el Presidente Antonio Garamendi anunció en junio con el objetivo de que las empresas españolas contribuyan a maximizar el impacto de los fondos europeos en nuestro país.

En este sentido, las tres grandes metas que nos hemos marcado desde el inicio, y en los que hemos venido trabajando intensamente durante los últimos meses, son las siguientes:

- Ofrecer la máxima información completa y actualizada sobre la arquitectura y avance de los fondos a todo el tejido empresarial español (grandes, PYMES y autónomos).
- Aglutinar la voz de las empresas en la interlocución con el Gobierno en materia de fondos europeos.
- Contribuir a mejorar el ratio de ejecución de fondos europeos, donde España se situó en el ciclo 2014-2020 solo por delante de Luxemburgo con un 40%.

2. CEOE apostó desde el inicio de la pandemia de la Covid-19 por contribuir de manera activa a la recuperación y transformación de la economía española, para ello, creó a finales de julio de 2020 la Oficina de Proyectos Europeos. ¿Cuáles son los objetivos principales a trabajar desde este organismo?

En la misma línea, CEOE puso en marcha esta Oficina con un doble objetivo. En primer lugar, ser capaces de recabar información útil sobre el avance y gestión de los

fondos europeos en España, a fin de poder acercar este conocimiento a las empresas. En esta línea, hemos lanzado la plataforma digital CEOExEuropa, con el fin de poner a disposición de las empresas información actualizada sobre los fondos europeos y su traslación a nivel nacional a través del Plan de Recuperación.

Asimismo, desde la Oficina nos hemos propuesto como objetivo el de aglutinar los intereses empresariales de nuestro país, a fin de asegurar que las empresas españolas tienen voz, representándolas ante las instituciones europeas, así como ante los Gobiernos de España y de las Comunidades Autónomas. En este último caso, a través de nuestra red de confederaciones territoriales.

3. ¿Podría explicar brevemente cómo se van a articular y cómo funcionará el reparto de estos fondos de recuperación entre las empresas?

En relación a la canalización de los fondos hacia las empresas, se prevé que el grueso se vehicule a través de un principio de concurrencia competitiva y, en concreto, por medio de dos instrumentos jurídicos:

- Licitaciones públicas, en los casos en que un organismo público lidere la ejecución de una obra, una concesión de obra pública, un suministro o servicio.
- Convocatorias de subvenciones, que constituyen ayudas a fondo perdido dirigida a proyectos de inversión. Se prevé que, como principio general, estas subvenciones consistan en una cofinanciación del proyecto, con una tasa de coinversión pública que se sitúe en torno al 30%, pero que variará en función del beneficiario y ámbito de inversión concreto. En el caso de las PYMES puede llegar a niveles del 80%, y en el caso de particulares, como la rehabilitación de edificios, hasta el 100%.

Además, se espera que en la ejecución de estos fondos de recuperación también sea importante el principio de colaboración público-privada, aunque se prevé más residual. Es precisamente en este punto en donde se encaja la nueva figura de los Proyectos Estratégicos para la Recuperación y Transformación Económica (PERTE), que todavía está pendiente de concreción y desarrollo por parte del Gobierno.

En lo que se refiere a la gestión y ventanillas de los fondos, serán las diferentes Administraciones públicas españolas (Estado, Comunidades Autónomas y entidades locales) las que, en función de sus ámbitos de competencia, vayan lanzando líneas de ayudas con cargo a estos fondos de recuperación.

4. ¿Nos sabría decir si hay ya constancia de cómo va a funcionar el reparto del PRTR a nivel de Comunidades Autónomas?

Está previsto que las Comunidades Autónomas canalicen y gestionen en torno a un 50% de los casi 150.000 millones de euros que, en total, España recibirá de la UE.

En este sentido, el Gobierno ha anunciado que la asignación de estos fondos a las regiones va a estar determinado en función de un criterio competencial o sectorial (y no territorial) que se está definiendo y concretando a través de reuniones de las distintas Conferencias Sectoriales, donde se reúnen representantes de los Ministerios y de las consejerías autonómicas.

5. ¿Qué aconsejaría a las compañías de cada una de las comunidades autónomas que quieran optar a estas ayudas?

Nuestra recomendación actual pasa por tres líneas de trabajo. En primer lugar, que las empresas intenten mantenerse informados acerca de la evolución y gestión del Plan Nacional, especialmente en lo que se refiere a la canalización de las ayudas a proyectos de inversión. En ello, nuestra plataforma CEOExEuropa puede resultar de utilidad.

En segundo lugar, las empresas deben trabajar en definir su cartera de proyectos de inversión de cara a ser presentados a las convocatorias que el Sector Público, con tres características:

- Generar impacto y valor, de manera amplia (por ejemplo, reduciendo la huella de carbono, mejorando las capacidades de los empleados, optimizando costes, etc.).
- Contar con un elevado grado de madurez, es decir, estar preparado para empezar a ser ejecutado de manera inmediata.
- Estar alineados con el Plan España Puede, desde una

perspectiva material (encajar en las líneas de inversión) y procedimental (encajar en las bases reguladoras de las convocatorias de subvenciones).

Finalmente, es recomendable iniciar una interlocución con el Sector Público autonómico, a fin de identificar las prioridades y próximos pasos en materia de ayudas. Esto puede permitir conocer con mayor detalle los plazos previstos, características de las convocatorias, etc.

6. ¿Cómo pueden estar al día de las convocatorias todos los interesados en optar a esas ayudas?

Estar al corriente de la publicación de licitaciones y convocatorias de subvenciones puede ser una tarea, a veces, compleja para las empresas, al no disponer el sector público español de un sistema de "ventanilla única".

Es por ello que, convencidos de la importancia que tiene que las empresas conozcan de primera mano a qué subvenciones o licitaciones pueden optar en función de su propia naturaleza y actividad, hemos lanzado un servicio de alertas sobre licitaciones y subvenciones dentro de la plataforma CEOExEuropa, al que pueden suscribirse todas las empresas que deseen conocer, gracias a un sistema de filtrado, todas aquellas ayudas a las que pueden optar, no sólo con cargo a fondos Next Generation, sino también a los fondos ordinarios de la UE o los contemplados en los presupuestos estatal y autonómicos.

7. Cómo de esencial considera la colaboración público-privada de cara a acometer las reformas y en los proyectos de inversión que España necesita en estos momentos.

En CEOE estamos convencidos de que la colaboración público-privada es clave en el marco de ejecución del Plan "España Puede". Es por ello que abogamos por estrechar esta vía de colaboración entre las empresas y el sector público, pues ello supondría una maximización del impacto de los fondos europeos en nuestro país.



En CEOE llevamos meses buscando fortalecer colaboración público-privada en lo relacionado con los fondos europeos a través de distintas vías como, por ejemplo, con la presentación del catálogo de "21 iniciativas estratégicas de país para la recuperación y transformación de la economía" o las propuestas detalladas de modificaciones normativas para la agilización de la ejecución de los fondos, la eliminación de cuellos de botella y la simplificación de la burocracia y los trámites administrativos.

En concreto, en septiembre constituimos un grupo de trabajo de expertos en derecho administrativo, con presencia de los principales despachos y organizaciones empresariales, que nos permitió presentar al Gobierno una propuesta detallada de reformas legales, que dio lugar al Real Decreto 36/2020, siendo las más relevantes las siguientes:

- Acortar los tiempos de tramitación de los expedientes y simplificar su instrucción, favoreciendo la llegada del dinero a la economía.
- Flexibilizar los instrumentos de colaboración público-privada, para hacer más ágil el trabajo conjunto en el desarrollo y ejecución de proyectos de inversión.
- Evitar que determinados trámites, como la fiscalización previa o la acreditación de la existencia de crédito presupuestario, impidan avanzar en la tramitación de los contratos o las ayudas, con el consiguiente ahorro de tiempo.
- Incentivar la búsqueda en el sector privado de proyectos transformacionales y alineados con los objetivos de los fondos europeos Next Generation, ante los réditos asociados a ser los primeros en plantear estos proyectos al sector público.

8. A su juicio ¿Cuáles son los desafíos que tiene por delante nuestro país en materia de movilidad y automoción teniendo en cuenta que este sector es uno de los principales activos económicos de nuestro país (Emplea a casi el 9% de la población activa y representa el 10% del PIB).

En efecto, el sector de la automoción tiene un peso muy relevante en el conjunto de la economía nacional y, por lo tanto, resulta vital que los fondos Next Generation sirvan para acometer inversiones en la industria de la movilidad y automoción haciendo frente a los siguientes retos:

- Desarrollar sistemas de transporte basados en la energía eléctrica, consolidando un modelo productivo sostenible y responsable.
- Frenar el fenómeno de la deslocalización, especialmente en el sector auxiliar del automóvil.

- Integrar las nuevas y más innovadoras tecnologías, promoviendo una mayor flexibilidad en la estructura, funcionamiento y competitividad del sector.

Sin duda, la industria de vehículos de alquiler puede tener un papel clave en todo ello.

9. En este contexto de constante cambio tanto en los hábitos de la sociedad, como en las nuevas formas de trabajo y nuevos modelos de negocio, la digitalización se convierte en una necesidad dentro del tejido empresarial. ¿En qué momento cree que estamos en cuanto a nivel de transformación digital en nuestro país con respecto a otros países europeos y cuales serían, a su juicio, las claves para un verdadero impulso hacia la digitalización?

Al contrario de lo que tiende a creerse en España, nuestro país ha avanzado a un ritmo importante durante estos últimos años en materia de digitalización. De hecho, organismos de ámbito internacional expertos en digitalización sitúan a España bastante por encima de la media europea; así, por ejemplo, según el "Digital Economy and Society Index" España se sitúa como número 11 dentro del conjunto de los 27 estados miembros.

No obstante, si bien es cierto que no "partimos de cero", es esencial que los fondos Next Generation se vean no sólo como una oportunidad, sino también como un reto que debemos tomarnos en serio, a fin de consolidar los avances tecnológicos y emprender nuevos.

En este sentido, es fundamental que los fondos europeos sirvan para que las PYMES españolas acometan este proceso de transformación digital e integren las nuevas herramientas digitales en su modelo de negocio. Además, debemos prestar una especial atención a las capacidades y competencias digitales de los trabajadores.



SILENT URBAN VEHICLE



CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID PLUG-IN HYBRID E-COMFORT CLASS SUV



BUSINESS FULL RENTING

Mantenimiento
Gestión de multas
Seguro a todo riesgo
Cambio de neumáticos
Asistencia en Carretera



INSPIRED
BY YOU ALL

Citroën prefiere Total. Gama SUV Citroën C5 Aircross Hybrid: Emisiones: A partir de 32g de CO₂ (WLTP)⁽²⁾ Consumo: 1.4 l/100 km⁽³⁾ (WLTP) Autonomía: 55 km de autonomía⁽⁴⁾ (WLTP). (2) Valor comprendido entre 32 y 33 g de CO₂ según el equipamiento del vehículo. (3) Valor comprendido entre 1.4l/100km y 1.5l/100 km según el equipamiento del vehículo. (4) Autonomía en modo eléctrico comprendido entre 54 y 55 kms según el equipamiento del vehículo. La autonomía puede variar en función de las condiciones reales de uso. Más información en <https://www.citroen.es/wltp>

El nuevo C5 X, audacia e innovación en una experiencia de viaje mucho más tranquila

REDACCIÓN FENEVAL

Citroën presentó el pasado mes de abril el C5 X, su nuevo estandarte que renueva la categoría de coches del segmento D con una línea original que sintetiza las de la berlina y el break, una propuesta innovadora en la más pura tradición de los grandes Citroën. Esta silueta, completamente nueva, disponible con motores de gasolina o híbridos enchufables, expresa la modernidad, el estatus y la innovación.



El C5 X innova con el lanzamiento, en Primicia Mundial, de la suspensión activa Citroën Advanced Comfort, una invitación para viajar en su espacio interior y una muy buena habitabilidad, sobre todo, en la segunda fila. El maletero, con un volumen de 545 litros y un cuidado acabado, responde idealmente a las expectativas de los clientes seducidos por los break. La versión híbrida enchufable, con el e-Confort asociado a la conducción diaria en modo eléctrico, amplía la sensación de tranquilidad a bordo.

El bienestar a bordo es fruto de las tecnologías de última generación que simplifican el uso del coche como el extended Head Up Display, con proyección ampliada de datos en el parabrisas así como el conjunto de ayudas a la conducción que reducen la carga mental del conductor como el Highway Driver Assist o la nueva interfaz de comunicación y de entretenimiento que dispone de una pantalla táctil de 12" HD, de reconocimiento de voz natural y de una presentación que puede personalizarse con la ayuda de widgets, como si se tratara de una tablet.

El C5 X, con su concepto potente se posiciona, de manera natural, como el nuevo alto de gama de Citroën y se inspira en el CXperience Concept, presentado en el Salón de París de 2016.

Una silueta vanguardista que rompe el canon de un segmento D

La silueta del C5 X impone de inmediato: con personalidad, bien plantado sobre sus cuatro ruedas, robusto y estatutario. Renovando los códigos del segmento D, se trata de una carrocería inspiradora con portón trasero, que sintetiza las ventajas de la berlina y del break añadiendo, además, elementos propios de los SUV.



Es una carrocería diferente, en la que se ha prestado especial atención a la aerodinámica.

Su posición elevada, gracias a una altura libre al suelo incrementada en relación con la de una berlina tradicional y a ruedas de gran diámetro, de 720 mm calzadas con neumáticos de 19" en la mayoría de las versiones, permite una posición de conducción más alta, para mayor seguridad y visibilidad, un elemento muy apreciado por los clientes de SUV. Con una distancia entre ejes de 2.785 mm, garantía de una excelente habitabilidad trasera, el C5 X ofrece dimensiones exteriores generosas con 4.805 mm de longitud, 1.865 mm de anchura y 1.485 mm de altura, valores que le sitúan en el centro del segmento D.



Una posición más elevada para un mejor control de la carretera.

Viajar en un confort absoluto

El habitáculo del C5 X transmite impresión de calidez, de serenidad y de espacio y supone una invitación a viajar gracias a sus generosos volúmenes, la sensación de bienvenida, el cuidado de los detalles y un aspecto práctico inédito. La elegancia y el confort, asociados a una tecnología innovadora pero discreta son las claves de este habitáculo acogedor, en la más pura tradición Citroën, con materiales cálidos y gusto por el detalle.

Los asientos Advanced Comfort del C5 X son una referencia en términos de confort gracias a su mullido específico, a modo de colchón. La habitabilidad ha sido uno de los elementos clave en la definición del C5 X, que se complementa con una luminosidad apreciable gracias a unas superficies acristaladas de 360° alrededor del coche que incluyen cristales de custodia, así como un gran techo practicable de cristal que permite el paso de la luz deseada. Además, se ha trabajado especialmente la acústica, con, sobre todo, los cristales delanteros y traseros laminados acústicos que ofrecen un aislamiento excepcional del ruido exterior.

Los aspectos prácticos se tuvieron presentes hasta el último detalle durante el desarrollo del C5 X. Así, para satisfacer los deseos de polivalencia de las personas en Europa, el maletero del C5 X se ha concebido como si fuera el de un break, tanto en sus dimensiones como en su tratamiento exclusivo: generoso volumen de carga de 545 litros, piso plano al abatir la banqueta trasera con un volumen útil de hasta 1.640 litros, apertura amplia y funcional, umbral bajo y laterales rectos. Una cortinilla cubre-equipajes, solidaria del portón, facilita la carga.



Un espacio lounge, una invitación al bienestar y a la serenidad.



La apertura eléctrica con función manos libres permite que se pueda abrir y cerrar con facilidad el maletero cuando usamos los brazos para cargar cualquier tipo de objeto.

El C5 X propone una oferta adaptada a todo tipo de usos, para el día a día y para lo inesperado, sin compromisos y con toda libertad de uso: el híbrido enchufable. Con 225 CV, la hibridación proporciona el placer de poner en marcha el coche y de circular en silencio y sin emitir ni el más mínimo gramo de CO₂ con la posibilidad de circular durante más de 50 km en modo ZEV, una autonomía en modo eléctrico adaptada a la mayoría de los trayectos cotidianos de los usuarios, y hasta a 135 km/h.



Confort del híbrido enchufable: eléctrico en el día a día y térmico cuando haga falta.

El C5 X ofrece una innovación muy práctica con el extended Head Up Display, sistema de proyección sobre el parabrisas, en color y de grandes dimensiones, un primer paso hacia la realidad aumentada. Es una tecnología inmersiva, prefigurada en el 19_19 Concept, que proporciona una conducción más tranquila y relajada: la persona que conduce no tiene necesidad de apartar la vista de la carretera para disponer de las informaciones que desea consultar.

El C5 X inaugura en Citroën un nuevo interfaz de comunicación centrado en la conectividad. Con una pantalla táctil de 12" HD, 4 tomas USB de tipo C y un cargador inalámbrico de móviles, se actualiza en tiempo real en la nube y adopta el Mirror Screen sin necesidad de conectar el teléfono con un cable.



Extended Head Up Display: todas las informaciones útiles en el campo de visión del conductor.

El C5 X, que cuenta con motores térmicos de gasolina o híbrido enchufable, propone lo mejor que existe en la actualidad en el ámbito de la conducción semiautónoma de nivel 2 en el marco de la legislación en vigor: el Highway Driver Assist que combina el regulador de velocidad adaptativo con función Stop & Go y la ayuda del mantenimiento de carril: la persona que conduce no necesita gestionar la velocidad o la trayectoria puesto que el vehículo se ocupa del conjunto de funciones.

Numerosos dispositivos añadidos facilitan, asimismo, la conducción cotidiana como, por ejemplo, el control del ángulo muerto de larga distancia, el Rear Cross Traffic Alert, que detecta los vehículos u otros peligros que se acercan al insertar la marcha atrás, el Top 360 Vision que facilita las maniobras mostrando en la pantalla táctil el entorno exterior del coche o el acceso y puesta en marcha manos libres Proximity que abre y cierra automáticamente las puertas cuando el conductor se acerca al vehículo o se aleja de él.

El nuevo Dacia Spring, eléctrico y tremendamente asequible

Primer vehículo urbano de Dacia, Nuevo Spring rompe los códigos establecidos del coche eléctrico «convencional».



REDACCIÓN FENEVAL

Un coche urbano moderno con un look aventurero

Su línea es clara y está dotada de elementos procedentes del universo de los SUV: pasos de ruedas más anchos, barras de techo, bajos de carrocería delanteros reforzados, protección trasera y distancia al suelo sobreelevada (151 mm en vacío). Con sus aletas reforzadas y su capó abombado, Spring sugiere robustez. Su envergadura aparente deja entrever una gran habitabilidad interior. Sin embargo, Spring es un auténtico coche urbano. Sus dimensiones son compactas: 3,73 m de largo, 1,58 m de ancho (sin los retrovisores) y 1,51 m de alto (sin carga, barras de techo incluidas).



Con un estilo aventurero que evoca la robustez y el espacio interior.

Identidad fuerte en la parte delantera

La parte delantera del Spring desprende una personalidad fuerte, con un capó nervurado, un gran paragolpes y unas ópticas LED afiladas cuya línea horizontal se prolonga en la calandra. Como signo distintivo de los vehículos eléctricos, la calandra delantera de Nuevo Spring es maciza. De aspecto moderno, incorpora relieves 3D y disimula con elegancia la trampilla de recarga cuya apertura se realiza desde el habitáculo.

Con mucho carácter, asume plenamente su look que resalta gracias a un pack colorista disponible en la versión de lanzamiento: los retrovisores, las barras de techo, el stripping de puerta y el cerco de las entradas de aire presentan un tono naranja o están subrayados de naranja. En el interior, los respaldos en los asientos, el contorno de los aireadores y de la pantalla multimedia son de color naranja y los tapizados de las puertas de color gris brillante. Con este equipamiento, la movilidad eléctrica se llena de estilo y vitalidad.

Los embellecedores de Nuevo Spring imitan la estética de las llantas de aleación. Esta apariencia es posible gracias al sistema Flexwheel: las llantas de chapa son abiertas, lo que permite instalar elegantes embellecedores. Se trata de una solución ingeniosa y tan estética como económica.

Parte trasera dinámica

La parte trasera recuerda, en su parte alta, la vocación de vehículo urbano familiar de Spring y luce una luneta abombada, ópticas de faro redondeadas y curvas suaves. La parte baja recibe los atributos tranquilizadores de un SUV: el parachoques trasero está equipado con un robusto paragolpes sin pintar y una protección de color gris. Para dar dinamismo a la silueta trasera de Spring, los catadióptricos están alojados en falsas entradas de aire y las aletas traseras son nervuradas.



A bordo de Dacia Spring se pueden instalar cuatro adultos cómodamente y cuenta con un maletero generoso.

Gran espacio a bordo con mucho maletero

Dentro de unas dimensiones exteriores compactas de vehículo urbano de cinco puertas, Spring ofrece cuatro plazas para adultos. Además, la impresión de espacio contribuye al confort general del interior. Los pasajeros delanteros disponen de 23,1 litros de almacenamiento repartidos entre la gran guantera, guanteras de las puertas delanteras y el portaobjetos de la consola central. Los pasajeros traseros cuentan con bolsas canguro en la parte posterior de los asientos delanteros.

El maletero ofrece la mejor capacidad de carga de su categoría: 270 dm³ VDA (sin contar el alojamiento bajo el maletero para la rueda de repuesto en opción) / 290 litros.

El equipamiento de serie en todas las versiones que se comercializan en el lanzamiento incluye la dirección de asistencia variable 100 % eléctrica, la climatización manual, el cierre centralizado a distancia, el encendido automático de las luces y el limitador de velocidad (con mando en el volante).

Sistema multimedia intuitivo y sencillo

Disponibles según las versiones, el equipamiento multimedia Media Nav incluye una pantalla táctil de 7 pulgadas, la navegación, la radio DAB, la replicación alámbrica del smartphone compatible con Apple Carplay y Android Auto, el Bluetooth, una toma USB y una salida auxiliar. El reconocimiento de voz (a través del smartphone) se activa gracias a un mando en el volante. Permite activar y controlar con la voz el asistente iOS o Google del smartphone.



Cuenta con una autonomía de 305 km en ciclo urbano WLTP y de 230 km en ciclo mixto WLTP.

Motorización fiable y robusta

La motorización 100 % eléctrica de 33 kW (equivalente a 44 caballos) está acoplada a una batería de 27,4 kWh. Al funcionar sin aceite y con un número mucho más reducido de piezas en movimiento que en un motor térmico (entre otras cosas, no lleva correa), el motor eléctrico de Nuevo Spring es sencillo, fiable y robusto. Desde un smartphone, la aplicación gratuita MY Dacia permite conocer en tiempo real el nivel de carga de la batería, la autonomía disponible y geolocalizar el vehículo en tiempo real.



Gracias a su tamaño moderado y su autonomía realista, Nuevo Spring ofrece polivalencia de uso y permite disfrutar plenamente del placer de circular en modo eléctrico.

Una autonomía realista

Ligero y compacto, Spring dispone de una autonomía de 305 km en ciclo urbano (ciclo de homologación que solo incluye la parte urbana del ciclo homologado) y de 230 km en ciclo mixto WLTP. Esto le garantiza una gran polivalencia de utilización, tanto urbana como periurbana. El frenado regenerativo permanente recupera energía cada vez que se levanta el pie del acelerador. La distancia media diaria recorrida en Europa es de 31 km. Sobre esta base, Spring solo necesita una carga por semana.

Además, el Spring dispone de versiones para otros modelos de negocios profesionales como el carsharing y para vehículos comerciales.

NUEVO
OPEL MOKKA
MENOS NORMAL. MÁS MOKKA /



Valores WLTP: 17,4 – 17,8kWh /100km. Autonomía hasta 317 – 332 km - Emisiones de CO₂ (WLTP) (g/km)=0

Éxito de participación en FITUR, la edición de la recuperación del turismo

Organizada por IFEMA MADRID, ha sido la primera feria presencial del circuito internacional de grandes eventos del sector del turismo.



5.000 empresas

55 países

Más de 62.000 asistentes presenciales y 40.000 visitantes digitales

Más de 20.000 visitantes en las jornadas para el público

El pasado mes de mayo, entre el **19 y 23 de mayo**, **IFEMA MADRID** organizó la que ha sido la primera feria híbrida del circuito internacional de grandes eventos de la industria del turismo, **FITUR 2021 "Especial Recuperación Turismo"**. Una edición que, como era de esperar, ha puesto el foco en la reactivación de un sector estratégico para la de nuestro país y uno de los más competitivos del mundo en materia de turismo, según el Foro Económico Mundial, donde la contribución de esta industria ha llegado a representar en 2019, en términos de empleo y PIB, cerca del 13%.

De esta manera, el miércoles 19 de mayo, **FITUR 2021** abrió sus puertas a los distintos miembros de la comunidad turística internacional que representan a toda la cadena de valor del sector en cuanto a la oferta y la demanda. Así, estuvieron presentes en esta edición tanto destinos, como los sectores de transporte, alojativo, soluciones y servicios para esta industria, así como el sector de la intermediación, agentes de viajes y touroperadores, atendiendo también a todos los segmentos que actúan como dinamizadores de esta actividad, con el reto de ofrecer un escenario para la reactivación y el esperado re-encuentro profesional.

Pero, además, **FITUR** ha sido, también, la primera experiencia de **movilidad internacional segura** tras muchos meses de restricciones, una medida extraordinaria a la que ha contribuido el Gobierno de España considerando la asistencia a **FITUR como "viaje esencial"** y facilitando la presencia de expositores y visitantes internacionales en la capital española y cómo **Acontecimiento de Excepcional Interés Público**.

Por supuesto, se ha contado con un estricto protocolo desarrollado por **IFEMA MADRID** que ha contado con hasta cuatro **certificaciones nacionales e internacionales**, y que ha contemplado todas las medidas necesarias para ordenar el flujo de asistentes y su movilidad; establecer los controles de aforo, distancias de seguridad, la eliminación de contacto directo mediante el registro digital, la incorporación de las últimas tecnologías para la seguridad y, muy especialmente, para la renovación del aire en pabellones. Para las jornadas profesionales se añadió una medida adicional que es la **exigencia de prueba Covid negativa**, además de la obligatoriedad de las pruebas PCR en origen y los test rápidos in situ.

Así, **FITUR**, contó con 44.000 m2 netos de exposición y 7 pabellones. El balance de esta edición tan especial se ha saldado con la participación de **5.000 empresas** de los cinco continentes, la presencia de **55 países**, 37 de ellos con representación oficial, así como de las 17 Comunidades Autónomas de España, además de Ceuta y Melilla; y con cifras que superan la asistencia de más de **62.000 asistentes** -42.000 profesionales, y una estimación de más de **20.000 visitas del público** general durante el fin de semana.



Unas cifras a las que hay que añadir en esta edición los visitantes digitales que han sumado más de 40.000, gracias a el lanzamiento de esta primera edición híbrida de la Feria. Se estima que la feria ha generado en la ciudad de Madrid un impacto económico de aproximadamente de **100 millones de euros**.

ASEVAL, por la Recuperación turística en ARETUR

Para abordar la situación turística de la ciudad de Madrid y las perspectivas de futuro, el stand de la capital acogió además un coloquio promovido por la **Asociación para la Recuperación del Turismo en Madrid (ARETUR)**, asociación de la que **ASEVAL-MADRID** forma parte.



Esta asociación sin ánimo de lucro está formada por otras empresas, organizaciones y emprendedores de todos los subsectores turísticos de Madrid, y tiene como objetivo visibilizar a profesionales que son la base del sector y trabajan para atender a los visitantes, utilizando la inteligencia turística y la digitalización como palanca para impulsar la innovación y la competitividad del sector bajo el lema **#MadridMissesYou** o **#MadridTeEspera**.

Se presentó, en el acto una de las herramientas fundamentales para el desarrollo y recuperación de Madrid, el **MADRID DIGITAL PASS**, aplicación mediante la cual los turistas de Madrid tendrán un asistente virtual para una mejor experiencia de usuario con descuentos y valoraciones de otros usuarios, así como poder contratar servicios de movilidad, reservas en restaurantes, teatros, entradas a diversos espectáculos.

En este encuentro, además del Presidente de ASEVAL-MADRID, **Ignacio Manzano Plaza**, participaron la concejala delegada de Turismo, Almudena Maíllo; el director de Turismo, Héctor Coronel; el secretario de Estado de Turismo, Fernando Valdés, y el secretario general de ARETUR, Rafael Pardo, así como diversos representantes de asociaciones incluidas en ARETUR, el acto fue conducido por Sergio Sauca.

Madrid Digital Pass. Ver vídeo: <https://www.youtube.com/watch?v=eZiBpSw1-V>

La movilidad en FITUR

La **Federación Nacional de vehículos de Alquiler con y sin conductor (FENEVAL)** como referencia nacional de movilidad, no pudo perderse, aún más este año, esta importante cita en IFEMA donde han estado presentes algunas compañías de Rent a Car como **Avis España** o **Cicar**.

Así, **Juan Luis Barahona**, Presidente de FENEVAL, acudió un año más, al tradicional recorrido por FITUR, donde pudo ver de primera mano, todas las novedades que los expositores presentaron para dar un empujón al sector del turismo en nuestro país.

AVIS: La gran apuesta por la seguridad y la digitalización



Avis España decidió presentar en esta edición de FITUR su gran compromiso con la seguridad a través de una serie de protocolos mejorados que garantizan a los clientes los más altos estándares de limpieza y desinfección en todos sus vehículos y oficinas.

Además, como punto de inflexión para fomentar el turismo seguro, Avis mostró a los asistentes sus servicios digitales y flexibles para reservar vehículos y conducir con confianza, como la app o el check-in online, las tecnologías más avanzadas de Avis para alquilar coche sin contacto con rapidez, seguridad y con modificaciones y cancelaciones gratuitas en la reserva.

En esta edición, el **stand de AVIS, ubicado en el pabellón 10** del recinto ferial, estuvo protagonizado por un Mercedes-Benz GLE 350 4Matic híbrido enchufable con acabado AMG, uno de los modelos más espectaculares de la flota híbrida de la compañía a nivel global y que Avis España está ampliando con los vehículos más modernos y eficientes del mercado en respuesta a su compromiso por la sostenibilidad.



¿Problemas con impagados? Agilice el recobro de sus facturas



Recuperación de deudas a su medida, por vía amistosa o judicial.



Acceso a las mejores agencias y despachos mediante una plataforma online.



Con la garantía, la seguridad y la experiencia de Equifax en el sector.



Los importes recuperados se le transfieren de forma directa y segura.

Descubra la mejor forma de recuperar sus facturas impagadas en

www.solucionesusimpagos.com

www.equifax.es





CICAR presenta en FITUR la app de la Audio-guía de las Islas Canarias

Por su parte, CanaryIslands Car, CICAR, presentó en FITUR, la app de la Audio-guía de las Islas Canarias, ya disponible para que los usuarios se la descarguen en sus dispositivos móviles para recorrer cualquier isla del Archipiélago.

La presentación estuvo a cargo consejero delegado de CICAR, Mamerto Cabrera, ante el presidente del Gobierno de Canarias, Ángel Víctor Torres, quien estuvo acompañado por la Ministra de Turismo del Gobierno de España, Reyes Maroto, la consejera de Turismo del Ejecutivo canario, Yaiza Castilla, y la presidenta del Cabildo de Lanzarote, María Dolores Corujo. También estuvieron presentes los presidentes de los restantes cabildos insulares.

Hasta ahora, la compañía de coches de alquiler venía ofreciendo a sus clientes un servicio de audio-guías gratuito en varios idiomas incorporado al vehículo, permitiendo escuchar los aspectos más destacados de cada una de las islas del Archipiélago mientras se conduce. Con esta innovación, el usuario se descargará la app de la Audio-guía de las Islas Canarias en su móvil y podrá escucharla en el equipo de audio del vehículo.



El presidente de FENEVAL **Juan Luis Barahona** ha querido resaltar la importancia de la presencia del Rent a Car en este FITUR en un año tan complicado para el sector, "Cómo hemos podido comprobar durante todo el 2020 y parte del 2021, la movilidad es un sector imprescindible en el ecosistema del turismo. Sin movilidad no hay turismo".

ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS



Antoni Masferrer
PRESIDENTE DE BALEVAL

Baleval, la patronal Balear de Alquiler de Vehículos Con y Sin Conductor ha renovado su junta directiva al frente de la cual volverá a estar Antoni Masferrer como presidente.

Ha sido la asamblea de Baleval la que aprobó la renovación de la directiva, y donde se trató la situación del sector durante la crisis económica derivada de la pandemia del COVID- 19. Así, Antoni Masferrer, el hasta el momento presidente de BALEVAL, renueva en su cargo desde el que seguirá trabajando de la mano de la Directiva de BALEVAL por conseguir que las administraciones públicas en general apoyen la reactivación de sector de Rent a Car en Baleares.



Gilles Redard
CHIEF SUPPLY CHAIN OFFICER OK MOBILITY GROUP

Gilles Redard, ex director de flota de Sixt, se convierte en el nuevo Chief Supply Chain Officer de OK Mobility Group. Redard pasa así a liderar la nueva área de Supply Chain que nace con el objetivo de englobar todo el ciclo de vida del vehículo con la mayor integración vertical posible.

Redard aportará una visión de 360 grados sobre la totalidad del disruptivo negocio que caracteriza a la comooaña, siendo su ámbito de actuación a nivel internacional. Tras finalizar sus estudios en el Institut Supériur de Gestión de París, en Francia, Gilles Redard inició su actividad profesional en el sector de la Auditoría. Posteriormente pasó a dirigir distintos centros de la empresa Norauto, en plena expansión en España. Después trabajó varios años en Hertz España, donde llegó a asumir la supervisión del área de Mantenimiento y buy back. En 2007, se unió a Sixt, como Director de Flota de España.



Carlos Abad
DIRECTOR DE FLOTA EN SIXT ESPAÑA

Carlos Abad ha sido nombrado recientemente como nuevo director de flota de SIXT España. Anteriormente Abad era director ejecutivo regional de Cataluña y Canarias, simultaneando esta función con su actual puesto de director regional y reportando directamente a Estanislao de Mata, Vicepresidente Ejecutivo de la compañía en nuestro país.

Abad, que es Licenciado en Derecho por la Universidad de Barcelona y diplomado en Turismo por la Universidad de Girona, empezó en la compañía en 2006 gracias al denominado SIXT Management Trainee Program, que tiene como objetivo ofrecer una formación específica a los futuros responsables de la red de oficinas de la empresa. Posteriormente, siendo ya responsable de sucursal en Barcelona, Abad ha desarrollado un sólido recorrido en la compañía desempeñando diferentes cargos en el departamento de operaciones.

ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS



Montse Martínez

DIRECTORA COMERCIAL DE FACONAUTO

La Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (Faconauto) ha nombrado a Montse Martínez como nueva directora comercial para dirigir y coordinar las relaciones con las empresas proveedoras de los concesionarios y colaboradoras de Faconauto.

Martínez sustituirá a Alfonso Nogueiro, anterior director general de la patronal, puesto desde el que tendrá que liderar la realización de los eventos que organiza la patronal, como su Congreso & Expo o los Observatorios de la Posventa y del Vehículo de Ocasión. Además, desde Faconauto Proyectos y Servicios, la nueva directora comercial será la responsable de trasladar las propuestas comerciales más competitivas a los concesionarios para reforzar su cartera de productos en el punto de venta.



Pedro Fondevilla

DIRECTOR GENERAL DE SEAT PORTUGAL

El español Pedro Fondevilla ha sido nombrado nuevo director general de Seat Portugal donde dirigirá las marcas Seat y Cupra. Fondevilla cuenta con 20 años de experiencia en la industria de la automoción, sobre todo en el área comercial.

Desde enero de 2018 ocupaba el cargo de director global de Product Marketing de Seat S.A. posición desde la que lideró la estrategia de marketing producto global, coordinando las áreas comerciales para alcanzar los objetivos de márgenes de contribución. A partir de ahora también será el responsable de desarrollar la estrategia de vehículo eléctrico en el área comercial, para aumentar la competitividad de ambas marcas.



Bruno Brito

CONSEJERO DELEGADO DE IDEAUTO

Bruno Brito fue nombrado el pasado mes de mayo como nuevo consejero delegado del Instituto de Estudios de la Automoción (IDEAUTO), quien pasará a asumir y liderar el proceso de transformación y consolidación de la entidad como referente en materia de análisis de información y datos sobre el sector de la automoción.

Bruno Brito es licenciado en Administración y Dirección de empresas y cuenta con una amplia experiencia en el sector de la automoción. A lo largo de los últimos 15 años, ha desarrollado una extendida labor en el sector del motor en España y Portugal en diversos puestos de responsabilidad y dirección en consultoría estratégica especializada en automoción. Es especialista en asesoría en materia de desarrollo de negocio, experiencia de cliente y desarrollo de nuevas soluciones y productos a marcas fabricantes, concesionarios y servicios de postventa.



PEUGEOT SPORT ENGINEERED 

NUEVO 508

PIONERO DEL ALTO RENDIMIENTO

265 kW (360 CV) - 520 Nm - Desde 46 g CO₂/km

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

GAMA 508 PSE: Valores WLTP: consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 2 a 2 en ciclo combinado. Emisiones CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 46 a 46 en ciclo combinado. Más información en: <https://wltp.peugeot.es>

ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS EN STELLANTIS IBERIA



Nuno Marques
**DIRECTOR DE LA
MARCA CITROËN**



Alejandro Noriega
**DIRECTOR DE LAS
MARCAS FIAT & ABARTH**



Pedro Lazarino
**DIRECTOR DE LA
MARCA OPEL**



Joao Mendes
**DIRECTOR DE LA
MARCA PEUGEOT**



Paulo Carelli
**DIRECTOR DE LA
MARCA JEEP**



Francesco Colonnese
**DIRECTOR DE LA
MARCA ALFA ROMEO**



Borja Sekulits
**DIRECTOR DE LA
MARCA DS**



Alberto De Aza
**DIRECTOR DE LA LCV
BUSINESS UNIT**



Ángel Luis Sánchez
**DIRECTOR DE PARTS &
SERVICES EN ESPAÑA**

ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS EN STELLANTIS IBERIA



Jesús Cenalmor
**DIRECTOR DE B2B
EN ESPAÑA**



Francisco Miguel Miguel
**DIRECTOR DE USED
VEHICLES EN ESPAÑA**



Francois Leclercq
**DIRECTOR DE
CAR FLOW**



Antonio González
**DIRECTOR DE NETWORK
DEVELOPMENT EN ESPAÑA**



María Martínez
**DIRECTORA DE CUSTOMER
EXPERIENCE EN ESPAÑA**



Marcos Ortega
**DIRECTOR DE CUSTOMER
MANAGEMENT OFFICE**



Pablo Puey
**DIRECTOR DE PORTUGAL
OPERATIONS**

¿QUIÉN TIENE LA RAZÓN?



Cuando escribo estas líneas –mediados de junio- es el Seat Arona el modelo más vendido del mercado nacional en el periodo enero-mayo pero es también el líder en el territorio rentacar –casi 10.000 unidades en el acumulado, con más de la mitad, 5.360 unidades, en el mercado alquilador-. Y pensarás, lógico, no puedes ser de otra manera: un producto lógico, con buen ratio value for money, polivalente, “usable” por la inmensa mayoría... Miro los otros dos grupos de tipos de venta que componen el mercado –particular y empresa- y me vuelvo a encontrar los adjetivos que he utilizado para referirme al Arona, en este caso aplicables al superventas en particulares –Dacia Sandero- y empresa –Seat León-. Solo en el caso del compacto de Seat encuentro un mínimo atisbo hacia la electrificación –microhibridación, híbrido enchufable y gas natural de entre un total de 10 mecánicas- mientras que en los otros dos líderes del mercado, ningún indicio –y eso que Arona se renueva próximamente-. Y eso no quiere decir que sean modelos transgresores y eludan la hoy ya casi obligatoria preocupación medioambiental, porque pueden presumir de unos motores modernos, homologados como Euro 6d, eficientes y poco contaminantes, como

corresponde a la legislación en la que nos movemos. Y esto es lo que quiere, demanda o necesita el usuario, es la realidad del mercado por mucho que políticos de aquí y de allá se empeñen en intentar imponernos, que no convencernos, de lo contrario, buscando incluso eliminar el automóvil de nuestras vidas. Y aquí me apoyo en una cita de alguien que sabe más que yo de esto, Luca de Meo, que no hace mucho me confesaba que “los automóviles son uno de los grandes baluartes de la libertad; la libertad de ir y venir es central en nuestra forma de vivir y el coche forma parte de ella”.

Sucede con este tema un poco como la batalla contra los tamaños, contra los SUV, porque son menos eficientes que otras tipologías de carrocerías –afortunadamente todavía no hemos entrado legislativamente en ese charco como ya se plantean en otros países-. ¿La realidad? Seis de los diez modelos más vendidos en nuestro mercado son SUV porque el usuario, el que paga, exige todo lo bueno que le ofrecen este tipo de siluetas aunque sea a costa de un consumo o emisiones algo mayores. ¿Cómo era aquello de que el cliente siempre tiene razón?

Juan Carlos Payo

Director de la Revista Autopista

GAMA RENAULT MEGANE



término



híbrido enchufable



gama Nuevo MEGANE: consumo mixto WLTP (l/100km) desde 1,3 hasta 8,5. Emisiones WLTP CO₂ (g/km) desde 29 hasta 191.

Renault recomienda 

renault.es

Finaliza con gran éxito la Primera Edición del FENEVAL Digital Transformation Program (DTP)



“El sector de la movilidad es uno de los que más cambios va a experimentar en los próximos años”

Paco Soler, Director Corporate Partnerships de ISDI.

Los primeros profesionales que han superado el **FENEVAL Digital Transformation Program (DTP) by ISDI** ya podrán poner a prueba todos los conocimientos adquiridos durante este curso que daba comienzo **el pasado 18 de marzo**. Ellos serán los primeros profesionales que entrarán a formar parte del ecosistema nativo de la movilidad a través de esta formación superior que ha sido específicamente dirigida y diseñada para expertos con amplia experiencia en el sector de la automoción y del alquiler de vehículos.

Aunque durante el 2020 la digitalización avanzó años en tan solo unos pocos meses, para Paco Soler, Director Corporate Partnerships de ISDI, esto no ha supuesto un cambio radical en esta escuela líder en negocios digitales. De hecho, indica, *“Uno de los lemas que adoptamos durante el año 2020 en ISDI era el de: Bienvenidos a la nueva normalidad...llevábamos años esperando”*.

En ese sentido, Soler, asegura que la pandemia ha eliminado muchas de las reticencias que existían frente a la formación online, *“Pues cuando se hace con criterio, está demostrando ser comparable a formatos más presenciales, y ofrecer algunas ventajas como la posibilidad de participar en programas de alto nivel como el de FENEVAL DTP a personas en cualquier lugar de España”*, añade.

Así, el programa de FENEVAL DTP se ha centrado en **transformación digital de las compañías**, pero uniendo la experiencia en movilidad del sector con la innovación, el emprendimiento y conocimientos digitales, para poder ofrecerlas un cambio de visión 360°.

“El sector de la movilidad es probablemente uno de los más dinámicos y que más cambios va a experimentar en los próximos años, por lo que el enfoque del programa es a ayudar a los participantes a anticipar esos cambios en la medida de lo posible y a adaptar la forma de pensar para poder plantear nuevos modelos de conectar con los clientes y generar negocio”, explica.



Además, Soler, nos cuenta una curiosa anécdota sobre Satya Nadella, el CEO de Microsoft, cuando le preguntaron en una reunión con empleados cuándo iba a subir el precio de las acciones de la empresa; su respuesta fue *"cuando hagamos productos y servicios que los clientes quieran comprar"*.

Para el Director Corporate Partnerships ISDI, esta frase resume muy bien en qué consiste la competitividad en el mundo digital, y el programa cubre aspectos clave para el sector del RAC como podrían ser el entender qué buscan los usuarios, qué tecnologías tenemos a nuestra disposición, cómo generar valor, cómo experimentar con nuevas soluciones y captar nuevos clientes en canales digitales, etc.

De hecho, la pandemia ha provocado transformaciones relevantes en los operadores de RAC. En este sentido, tal como asegura Paco Soler, uno de los principales riesgos de cualquier empresa y sus directivos tiene que ver con lo que se conoce como *"incompetencia inconsciente"*, es decir, la ausencia de conocimiento sobre cosas que ni siquiera sabemos que existen. *"Eliminar esos puntos ciegos, esas áreas de vulnerabilidad inesperadas es uno de los primeros objetivos del programa"*, afirma.

Otros de los objetivos del programa es eliminar la resistencia al cambio arraigada en la falta de conocimiento sobre cómo acometerlo. Los participantes trabajan en proyectos de situaciones comparables a su día a día para, no solo aprender conceptos importantes, sino ser capaces de aplicarlos a situaciones reales trabajando en equipos.

Tal como Paco Soler asegura *"El mundo digital recompensa el trabajo en equipo y ese es uno de los activos del programa FENEVAL DTP, el hecho de que es necesaria la colaboración de personas con bagajes muy distintos para resolver los retos que se plantean"*.

Algunos de los proyectos que se han desarrollado durante esta primera edición del DTP giran en torno al coche conectado, el coche eléctrico, los nuevos modelos de negocio alrededor del vehículo de alquiler, la creación de valor para el turista desde el RAC, los VTC y las macro tendencias de la movilidad del futuro, y han sido evaluados por Rocío Carrascosa Herrero, Jorge Villabona, Miguel Taboada Lorenzo.

Además, de todos los conocimientos adquiridos, los alumnos del DTP también podrán formar parte de una red de contactos de más de 3.000 alumnos expertos y de 600 profesores.

Interesados en la segunda edición ponerse en contacto con feneval@feneval.com.

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

Un paso más: FENEVAL en la Mesa del Turismo

La patronal del RAC colabora en el Macroproyecto Tractor 'Turismo Inteligente'



La Federación Nacional de Vehículos con y sin conductor (FENEVAL), a través de su presidente Juan Luis Barahona, ya está en la **Mesa de Turismo**, asociación empresarial y profesional que promueve acciones de influencia en favor del sector turístico, así como su mayor y mejor consideración económica y social.

Dada la gran necesidad por trabajar en la recuperación de este sector, la Mesa del Turismo está ahora inmersa, junto con numerosas asociaciones, en el **Macroproyecto Tractor Turismo Inteligente**, que contempla la **puesta en marcha de un programa que empuja a la economía digital a un mínimo de 150 territorios turísticos y, al menos, 35.000 unidades empresariales.**

Los pilares fundamentales de este MPT son la digitalización y aumento de la competitividad; impulso de la formación; y la contribución a la hiperconexión de los agentes del Sector. Así mismo, se centra en el diseño de una plataforma de datos y tecnología, el intercambio de información entre los agentes de la cadena de valor, y facilitar la transición ecológica y sostenible.

"Para FENEVAL es un honor representar al RAC dentro del sector y más aún con un proyecto tan relevante como el de Turismo Inteligente, pues queda claro que los alquiladores de vehículos son parte imprescindible del ecosistema del turismo. Creo que podemos aportar una visión muy interesante y necesaria desde nuestra perspectiva, pues somos quienes ayudamos a repartir riqueza por todo el territorio nacional. Sin movilidad, no hay turismo", afirmó Juan Luis Barahona.

Así, **este Macroproyecto abarca hasta diez líneas de actuación diferentes coordinadas por los distintos participantes en el proyecto:** La cuarta línea ha corrido a cargo FENEVAL, que será encargada de la **formación, asesoramiento y acompañamiento**, unidos al desarrollo de 35.000 unidades empresariales del Sector y subsectores turísticos.

En lo que va de año, junto a la patronal de los alquiladores, se han incorporado también otros miembros como Manuel Vegas Lara, presidente de la Asociación Española de Directores de Hotel (AEDH); Doménec Biosca Vidal, autor de una treintena de libros y presidente de la consultora Educadores y Asesores Turísticos (EDUCATUR), Carlos Díaz Ruiz, presidente de la Asociación Empresarial de Hoteles de Castilla y León, Juan Ignacio Collado, presidente de la Asociación de Agencias de Incentivos (I'M+); Diego Fuentes, CEO de Tourism Optimizer Platform; Antonio Guevara, decano de la Facultad de Turismo de la Universidad de Málaga; y, ahora, Manuel Vegas, Doménec Biosca y Carlos Díaz.

ELOY, 39 AÑOS,
REPRESENTANTE DE VENTAS

**y profesor
particular
de natación.**



PARA TU **NEGOCIO Y MÁS.**

Diseñados para los negocios, hechos para la vida. Descubre la **gama FCA completa** y elige tu modelo favorito.



Jeep



FLEET & BUSINESS



BALEAR DE ALQUILER DE VEHICULOS CON Y SIN CONDUCTOR DE BALEARES (FEBT)

BALEVAL, LA PATRONAL MÁS REPRESENTATIVA DE RENT-A-CARS EN BALEARES, RENUEVA SU DIRECTIVA CON ANTONI MASFERRER COMO PRESIDENTE REELECTO

ÉSTE ES EL RESULTADO DE LA ASAMBLEA DE BALEVAL QUE SE CELEBRÓ EL PASADO MES DE ABRIL Y EN LA QUE SE TRATÓ DE LA SITUACIÓN DEL SECTOR DURANTE LA CRISIS ECONÓMICA PROVOCADA POR LA PANDEMIA Y CUALES SON LAS PREVISIONES INCIERTAS PARA ESTA PRÓXIMA TEMPORADA TURÍSTICA.

Antoni Masferrer, recién reelegido Presidente de BALEVAL, ha manifestado que la principal finalidad que persigue la nueva Junta Directiva de BALEVAL es conseguir de las administraciones públicas en general todas aquellas ayudas y subvenciones posibles para reactivar el mermado sector de rent-a-car en Baleares.

En tal sentido, Masferrer ha señalado que a la práctica nula adquisición de vehículos durante la pasada temporada para la renovación de flotas, se suma ahora la incertidumbre de como transcurrirá esta próxima temporada alta en Baleares, por lo que hacer previsiones de futuro a corto y medio plazo en tal sentido, se hace muy difícil.

Según Masferrer todo responderá a cómo evolucione el nivel de vacunación en nuestra comunidad, y por ende en Europa, sobre todo en lo referente a los principales mercados emisores turísticos de Baleares como son el Reino Unido y Alemania.

La actual Junta Directiva de BALEVAL encabezada por Antoni Masferrer, está integrada por Ohtman Ktiri, Débora Martorell, Juan Payeras, Julio Nieto y Alicia Martín.



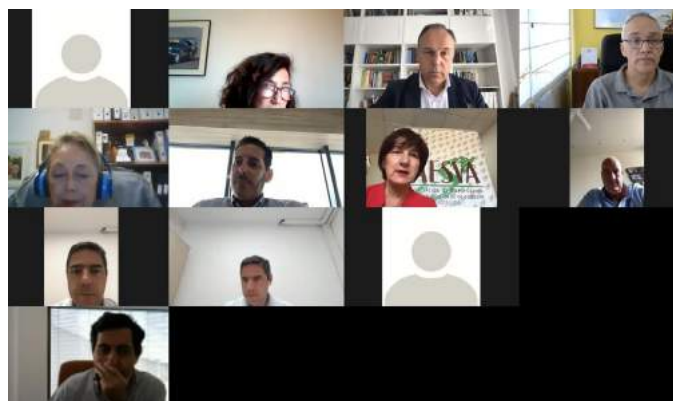
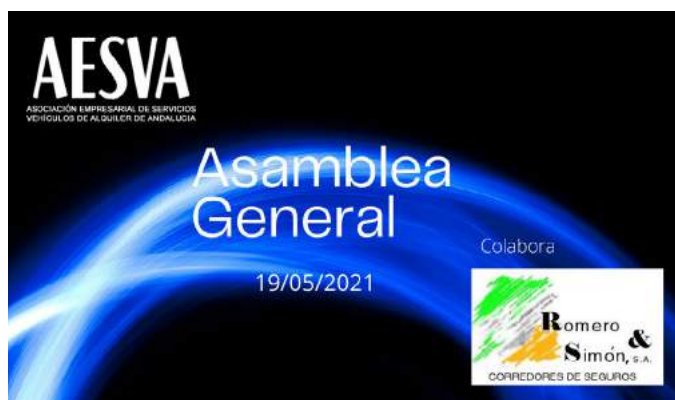


ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE SERVICIOS DE VEHÍCULOS DE ALQUILER DE ANDALUCÍA

El pasado 19 de Mayo tuvo lugar la celebración online de la Asamblea General de AESVA. Tras un año muy complejo para el sector, la presidenta, Ana María García señaló las dificultades que han tenido las empresas para mantenerse tras catorce meses sin prácticamente actividad por la crisis del coronavirus y la dependencia que tiene el sector con el turismo internacional, especialmente en zonas turísticas como Andalucía y la Costa del Sol. "Sin embargo después de muchos meses sin operar y con mucha incertidumbre parece que se empieza a vislumbrar luz al final del túnel...vamos a seguir trabajando y unidos, reforzados, estoy segura de que lo conseguiremos".

En el acto intervino también el presidente de FENEVAL, Juan Luis Barahona quien aprovechó el momento para presentar la Federación a los miembros de AESVA, que no se había podido realizar con anterioridad debido a la crisis sanitaria.

Se expuso también un resumen de las actuaciones realizadas desde la asociación en el último año, así como la presentación de futuros proyectos, subrayándose la importancia que tiene para el sector del alquiler de vehículos seguir avanzando en digitalización y sostenibilidad.





“Aquello que no sea movilidad eléctrica, debe ser una movilidad ecoeficiente con un compromiso medioambiental, tecnológico y social”

Arturo Pérez de Lucia

**DIRECTOR GENERAL DE AEDIVE Y
VICEPRESIDENTE DE AVERE**



Arturo Pérez de Lucia es Director General de AEDIVE, la Asociación Empresarial española para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica y, desde el pasado 2020 también fue nombrado Vicepresidente de AVERE, la Asociación Europea de Electromovilidad.

Nacido y criado en Estados Unidos, Pérez de Lucia estudió Ciencias de la Información en la Universidad Complutense de Madrid y durante más de 20 años dirigió varias publicaciones relacionadas con la eficiencia energética, logística, arquitectura sostenible y movilidad sostenible. Además, también ha sido director de Comunicación y Marketing de Ingenierías Energéticas y desde 2011.

1. El 2020 y el 2021 han sido años marcados por la pandemia y las restricciones de movilidad. ¿Cree que el 2022 será “el año” del vehículo eléctrico?

El 2020 fue un año aciago, en general, para todos los sectores productivos en España y el de la automoción se resintió de forma notable por el confinamiento y la incertidumbre a causa del COVID, pero lo cierto es que la movilidad eléctrica incrementó sus ventas en más del 44% en ese año, sumando turismos, dos ruedas, comerciales e industriales, respecto al ejercicio anterior, y eso teniendo en cuenta que hubo meses de confinamiento, donde los ciudadanos no pudimos salir de nuestras viviendas y menos acudir a los concesionarios, que tardaron también su tiempo en recuperar el ritmo.

Es difícil establecer cuál será el año del vehículo eléctrico igual que lo es decir cuál fue el año de la telefonía móvil. Es un proceso continuado en el que se van superando barreras y que se lleva produciendo años atrás. En cualquier caso, el año de la movilidad eléctrica será aquel en el que la demanda se produzca de modo natural a nivel

generalizado, sin que haya elementos exógenos que la empujen más allá del deseo de los usuarios de hacerse con un eléctrico y podría producirse entre 2023 y 2025, cuando las grandes barreras de precio, disponibilidad de modelos, autonomía, infraestructuras de recarga e información hayan desaparecido o sean casi imperceptibles.

2. Las cifras de la movilidad eléctrica en España aún son bajas con respecto al global del parque español de vehículos. Tras la recién aprobada Ley de Cambio Climático, a partir de 2040 sólo se podrán vender coches 0 emisiones. ¿Cree que este objetivo es alcanzable en nuestro país?

Como todo objetivo, tiene que ser ambicioso, porque si fuera fácilmente alcanzable, perdería ese carácter. En cualquier caso, lo importante no es el objetivo en sí, sino qué pueden hacer las administraciones públicas, encabezadas por el Gobierno, las empresas y la industria para trabajar de forma coordinada en conseguir que ese sea un objetivo alcanzable.

Llega la movilidad sostenible a tu empresa.

Descubre nuestras Gamas Eco.



La movilidad Eco ya es una realidad para todos. Por eso, Hyundai te ofrece la solución que mejor se adapta a las necesidades de tu empresa para que dé el salto a una movilidad más sostenible. La **Gama IONIQ** te ofrece tres tecnologías eléctricas: híbrida eléctrica, eléctrica e híbrida enchufable, junto con un diseño sofisticado, estilizado y elegante. Si lo que buscas es un coche más urbano y con personalidad, la **Gama KONA** te ofrece todo eso en sus modelos híbrido, híbrido 48V y eléctrico. Pero, si lo que necesita tu empresa es un coche espacioso, versátil y con un diseño innovador, en la **Gama TUCSON** encontrarás todo eso, en sus versiones híbrida, híbrida enchufable e híbrida 48V.

Descubre la solución perfecta para tu flota de empresa, con Hyundai.



TUCSON
• Híbrido 48V.
• Híbrido.
• Híbrido enchufable.

KONA
• Híbrido 48V.
• Híbrido.
• Eléctrico.

IONIQ
• Híbrido.
• Híbrido enchufable.
• Eléctrico.



Con etiqueta ECO y 0 emisiones.



5 AÑOS DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM

8 AÑOS DE GARANTÍA DE BATERÍA

Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 143 (batería 39,2 kWh) – 147 (batería 64 kWh). Autonomía en uso combinado (km)*: 305 (batería 39,2 kWh) – 484 (batería 64kWh). Autonomía en ciudad (km)*: 435 (batería 39,2 kWh) – 660 (batería 64kWh). Gama IONIQ HEV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 103. Consumo combinado (l/100km): 4,5. Gama SANTA FE: Emisiones CO₂ (gr/km): 163-180. Consumo mixto (l/100km): 6,2-6,9. NEXO: Emisiones CO₂ (gr/km): 0 durante el uso. Consumo mixto (kg/100km): 1,0. Autonomía: 666 Km.

Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación 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). Modelos visualizados: Nuevo TUCSON Híbrido STYLE, Nuevo KONA HEV Style, Nuevo KONA EV Style, IONIQ HEV STYLE, Nuevo SANTA FE STYLE y NEXO Style. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje y la de 8 años o 160.000 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. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es

Desde luego, nunca lo será si no se instrumentalizan las herramientas necesarias desde lo público para que el sector privado pueda acometer las inversiones requeridas que hagan posible ese reto.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que en España tenemos uno de los parques vehiculares más avejentados de Europa, con una media de 13 años de antigüedad, lo que significa que hay más de seis millones de vehículos de combustión de más de 20 años, que son el gran problema sanitario que provoca muertes y enfermedades cardiopulmonares, además de los problemas derivados del ruido, que suponen un coste sanitario importante para las arcas del Estado y es ahí donde deberían de incidir las políticas para eliminar y transformar ese parque con vehículos ecoeficientes.

3. ¿Cuáles cree que son los principales retos para alcanzar un desarrollo industrial y tecnológico eficiente en cuanto al despliegue de infraestructuras de recarga o la implantación de fábricas de baterías en España?

Aunque aún no nos acompañan las cifras de matriculaciones y de infraestructuras de recarga de acceso público, en España contamos con un ecosistema de la movilidad eléctrica referente en Europa a nivel industrial, tecnológico y de servicios.

Fabricamos vehículos eléctricos de toda tipología y segmento; tenemos una industria auxiliar potente, con grupos españoles que trabajan en aleaciones más ligeras, cajas para baterías y otros desarrollos tecnológicos para la electrificación de vehículos.

Tenemos una industria solvente y de referencia mundial en infraestructuras de recarga, tanto de puntos de carga como de equipos de apoyo, como convertidores de potencia y transformadores. Y también una industria minera excepcional, siendo el tercer país de Europa en metales y minerales de alto valor para sectores como el energético, la telefonía móvil y el vehículo eléctrico, incluido el litio, con la segunda mina, más importante de Europa.

Y somos referentes en empresas que trabajan en la segunda vida de las baterías de los vehículos eléctricos, con proyectos que conoceremos en breve y que serán referencia mundial.

Al mismo tiempo, se trabaja intensamente para que en España haya una o más gigafactorías de baterías de vehículos eléctricos, con nuevos proyectos solventes que esperan el impulso de los fondos de recuperación del Next Generation.

Respecto a las infraestructuras de recarga, realmente se está haciendo un trabajo importante de despliegue, pero resulta imperativo resolver las trabas en la concesión de permisos y licencias por parte de las administraciones públicas.

4. A su juicio ¿Hacia dónde va la nueva movilidad, no solo en el entorno urbano sino también en el entorno rural?

Estamos viviendo una revolución no solo industrial y tecnológica, sino también en los servicios relacionados con la automoción y la movilidad, donde entran estrategias como la movilidad compartida eléctrica, que está ganando presencia en los entornos urbanos.

Sin duda, debemos de repensar nuestra movilidad y uno de los cambios más importantes se basan en el concepto de propiedad frente a uso. La movilidad compartida y el incremento del renting como alternativa a la compra de vehículos son evidencias de ese cambio, junto con la intermodalidad del transporte.

Quizás, la evolución pase por quiénes serán los que adquieran los vehículos. Mientras que un particular compra un vehículo y trata de mantenerlo durante el máximo de años para amortizarlo, lo que va en detrimento de la tecnología, el medio ambiente y la seguridad vial, las empresas de flotas los adquieren y renuevan cada pocos años para mantener una flota actualizada, segura y eficiente. Pienso que aunque el comprador particular seguirá adquiriendo vehículos, en un núcleo familiar, en vez de haber tres o cuatro coches, habrá uno en propiedad y el resto usará otras opciones, lo que mejorará la calidad del aire, la congestión del tráfico y la seguridad vial.

5. Tanto AEDIVE como FENEVAL forman parte, junto al resto de miembros fundadores, de Neutral in Motion, el foro para la descarbonización de la automoción. Desde la patronal de los alquiladores de vehículos, siempre hemos apoyado las soluciones de movilidad menos contaminantes desde la "neutralidad tecnológica" ¿Cuál es la posición de AEDIVE al respecto?

Exactamente la misma. Nosotros defendemos el valor de la movilidad eléctrica no solo porque es cero emisiones en la propulsión, sino por la capacidad que tiene de ser el único sistema de propulsión capaz de interactuar con el sistema eléctrico gracias a la bidireccionalidad de la recarga, para el impulso de las energías renovables, la generación distribuida y el almacenamiento energético, algo crucial en un mundo al que vamos con cada vez más demanda de servicios basados en la electricidad.

También somos conscientes de que ninguna tecnología resuelve al 100% los retos o necesidades de un mercado y por tanto, abogamos que aquello que no sea movilidad eléctrica, sea una movilidad ecoeficiente con un compromiso medioambiental, tecnológico y social, que mejore la calidad de vida de los ciudadanos.





FORD HYBRID



PUMA HYBRID
LA OPORTUNIDAD PARA TU NEGOCIO



ACERCANDO
EL MAÑANA

GAMA FORD PUMA SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 4,5 A 6,8 L/100 KM. EMISIONES DE CO₂ WLTP DE 118 A 155 G/KM, MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE. Las emisiones de CO₂ pueden variar en función del equipamiento seleccionado.

ford.es

Guía para entender la nueva Ley de Cambio Climático y Transición Energética

El pasado 21 de mayo se publicó en el BOE la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. A continuación, tienes una breve guía para entender qué supone esta ley para el transporte terrestre y, en consecuencia, como afecta al sector del RAC.



1. PRINCIPAL OBJETIVO DE LA LEY:

Alcanzar la neutralidad climática en 2050 ¿Cómo?

- España deberá **reducir un 23 %** las **emisiones de efecto invernadero respecto a 1990**.
- El 74% de la energía generada en nuestro país tendrá que venir de origen limpio.
- El 42% de toda la energía consumida deberá ser de fuente renovable.



2. CÓMO INFLUYE AL TRANSPORTE TERRESTRE:

- Alcanzar un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros **sin emisiones directas de CO2 para 2050**.



3. CRONOLOGÍA:

Año 2023

Ciudades con Zonas restringidas al tráfico

- Obligatoriedad de que los municipios de más de 50.000 habitantes establezcan zonas de bajas emisiones.
- Estos son 149 localidades que suman más de 25 millones de personas.

Año 2040

Solo se venderán eléctricos

- Los turismos (y comerciales ligeros) nuevos deberán ser vehículos de cero emisiones de CO2, es decir, un vehículo eléctrico puro.
- No se permitirá la tecnología de combustión: Híbridos y enchufables también estarán prohibidos

Año 2050

No podrán circular los coches de combustión

- Solo se podrá conducir y circular con coches eléctricos (y motos) o vehículos propulsados por hidrógeno.

“Ante la necesidad de financiación por parte de las empresas, una vía para la generación de liquidez es la recuperación de sus impagos”

Antonio Rios

Director General de Equifax Iberia

EQUIFAX®



1. Como empresa que dispone de fuentes de datos únicas y exclusivas, ¿cómo veis el contexto empresarial español y hacia dónde nos dirigimos?

Creemos que la evolución de todos o casi todos los sectores económicos en España está muy marcada por tres grandes aspectos:

- El desarrollo de la campaña de vacunación, ya que condiciona la existencia o no de nuevos confinamientos, así como de restricciones de movilidad o de actividades sociales y económicas.
- La recuperación de la actividad económica del país en su conjunto, ya que hay sectores que no podemos dejar atrás.
- La prolongación, o no, de las medidas de las Administraciones Públicas y de los entes supervisores y regulatorios dirigidas hacia la protección de la actividad económica, el tejido empresarial y los ciudadanos. Aquí me gustaría destacar las moratorias crediticias, los avales del Instituto de Crédito Oficial y los Expedientes de Regulación Temporal de Empleo (ERTE).

En cuanto a estos primeros meses de 2021, apreciamos una vuelta lenta, parcial y gradual a las oficinas. La mayoría de las organizaciones, y por

supuesto Equifax Iberia, han puesto en marcha planes para volver a tener una mayor proporción de sus empleados trabajando en las oficinas, siempre respetando las indicaciones y recomendaciones de las autoridades sanitarias.

Medidas como el control de aforo, el uso de mascarillas, los turnos de empleados y la limpieza continua de los espacios de trabajo permanecerán durante los próximos meses y estarán marcadas por la evolución del proceso de vacunación de todos nosotros.

2. Este 2021 muchas empresas, especialmente pequeñas y medianas, están notando algunos de los efectos que la pandemia ha provocado en su situación económica. ¿Cómo puede Equifax ayudar a estas compañías o autónomos a reducir al mínimo estos efectos, por ejemplo, a la hora de asumir riesgos o solucionar sus impagos?

Respecto al aumento de la morosidad y de la deuda, es una consecuencia directa de una crisis económica como la que estamos viviendo y creemos que acabará produciéndose, pero afortunadamente las medidas gubernamentales de apoyo económico de este último año han mejorado mucho las pésimas expectativas que teníamos en 2020.

Sin embargo, nos preocupa que el nuevo contexto social y económico haya impactado tan duramente en el tejido empresarial español que, como todos sabemos, está formado mayoritariamente por PYMEs y autónomos.

Tanto las PYMEs como los autónomos ya sufren el efecto de esta crisis sanitaria en el aumento del periodo del cobro de sus facturas. Todavía es algo leve, pero me temo que anticipa impactos futuros mayores que podrían derivar en impagos y pérdidas para las empresas y autónomos.

Hemos detectado que hay necesidad de financiación por parte de las empresas, pero su perfil de riesgo se ha deteriorado a lo largo del último año. Así, una vía importante de generación de liquidez será la recuperación de impagos.

Equifax Iberia dispone de solucionesusimpagos.com, que pone al alcance de las PYMEs y autónomos los mecanismos de recuperación de las grandes compañías a un precio altamente competitivo. Esta plataforma de autoservicio permite recuperar deudas por vía amistosa o judicial, acceder online a las

mejores agencias y despachos, así como conseguir que los importes recuperados se transfieran de forma directa y segura.

También me gustaría destacar a FACTURPROTECT, un servicio exclusivo dentro de la plataforma ASNEF Empresas de Equifax Iberia que permite que PYMEs y autónomos puedan contratar cobertura individual de cada una de sus facturas. Con FACTURPROTECT las empresas se protegen ante el riesgo de impagos desde una plataforma flexible e intuitiva disponible a través de Internet. Además, optimiza el proceso de prospección de nuevos clientes y mejora la tasa de aceptación, por lo que no limita el crecimiento del negocio.

3. Durante el pasado año hemos visto cómo la digitalización ha avanzado de forma acelerada, sin embargo, aún los trámites que las empresas deben realizar, por ejemplo, para acceder a financiación y otras operaciones siguen siendo muy tediosos. ¿Qué cree que se necesita para impulsar verdaderamente esta transformación digital en las compañías para llegar a procesos más eficientes?

FENEVAL+

DESAYUNOS FENEVAL

Participa en nuestros desayunos online, espacios donde diferentes expertos compartirán conocimientos y experiencias sobre los temas más interesantes alrededor del ecosistema de la movilidad.

Si estás interesado en organizar uno, escríbenos a **feneval@feneval.com** para solicitar toda la información necesaria.

El impulso para la transformación digital de las empresas tiene su origen en la búsqueda de una mayor eficiencia que les permita ser más adaptables, más rápidas y hacer un mejor uso de sus recursos. En este sentido, tendencias como la automatización de procesos facilitan el crecimiento y permiten poder operar a mayor escala, aunque requieren que todo el proceso esté digitalizado.

Estamos viendo cómo crece el número de empresas y organismos con estas capacidades y, desde Equifax, estamos haciendo todo lo posible por aportar nuestra tecnología y nuestra experiencia para mejorar la digitalización de todo tipo de procesos, en especial los relacionados con las decisiones de crédito responsable.

En este campo ofrecemos un amplio portfolio de soluciones que se pueden integrar en los flujos automatizados de nuestros clientes para llegar a esa meta de trayectos 100% digitales, con baja fricción y decisiones basadas en la mejor y más actualizada información.

4. Equifax, como líder global en soluciones de información que crea Insights para la toma de decisiones de los clientes, ¿cómo de relevante considera la inversión en innovación y en herramientas tecnológicas a la hora de desarrollar capacidades Big Data o para la aplicación de la analítica avanzada para los procesos?

Convivimos en un ecosistema empresarial diverso, que cada poco tiempo afronta disrupciones que aceleran los ritmos de cambio y obligar a las empresas a adaptarse rápidamente al nuevo escenario. La innovación es algo que forma parte del ADN de Equifax desde nuestros inicios y que consideramos clave para cumplir con nuestro propósito: mejorar la capacidad financiera de nuestros clientes.

Por ello, hemos invertido más de 1.500 millones de dólares en los tres últimos años para transformar la seguridad de los datos y nuestra tecnología en todo el mundo, lo que nos ha permitido posicionarnos como líderes en plataformas de toma de decisiones y analytics basadas en cloud y proporcionar a nuestros clientes soluciones más seguras, fiables, escalables e innovadoras.

Nuestro entorno, cada vez más exigente y competitivo, combinado con una ingente oferta

tecnológica supone grandes desafíos para las empresas que deben decidir cuáles deben adoptar. Sin embargo, tan importante es discernir la mejor tecnología para conseguir los objetivos de negocio como elegir quién nos va a acompañar durante el viaje hacia la transformación digital.

5. ¿Podría explicar brevemente en qué consiste el proyecto de Equifax Iberia basado en NeuroDecision Technology?

El proyecto NeuroDecision Technology tiene como objetivo mejorar los algoritmos de valoración del riesgo, incrementando considerablemente la eficiencia respecto a los actuales, pero sin sacrificar la explicabilidad.

Desde Equifax hemos desarrollado y patentado una solución que combina los beneficios de los algoritmos de Machine Learning en términos de mejora de capacidad predictiva con un marco de interpretabilidad. El resultado es un algoritmo explicable, donde los humanos pueden entender qué, cómo y por qué se toman las decisiones en cualquier situación y que tiene importantes beneficios para el sector financiero, para los consumidores y para los organismos reguladores.

Recientemente, NeuroDecision Tecnología ha sido incluido en el listado de iniciativas para el "Sandbox" español que han recibido una evaluación previa favorable. Esta incorporación supondrá un impulso en el uso de la Inteligencia Artificial en los procesos de gestión de riesgos y nos permitirá ofrecer al sector productos y servicios más avanzados, alineados con el crédito responsable y con la inclusión financiera para empresas, autónomos y consumidores.



Exposición en CASA SEAT: 'Campaña. La estética de la modernidad mecánica'

PEDRO FÉLIX GARCÍA



Cataluña ha sido este año sede de una interesante y amplia propuesta cultural centrada en la prolífica obra del fotoperiodista Antoni Campaña, de la cual destacamos aquí -por su relación directa con el automóvil- la exposición 'Campaña. La estética de la modernidad mecánica', llevada a cabo en la barcelonesa Casa SEAT entre los días el 24 de marzo y el 15 de junio.

Antoni Campaña Bandranas fue un conocido fotoperiodista español del siglo pasado. Nació en 1906 en Arbucias (Gerona), pero su infancia se desarrolló en el barrio barcelonés de Sarriá. Desde muy joven se despertó en él una fuerte pasión por la fotografía. Ya con doce años lograba vender a buen precio sus propias fotografías. Inició la carrera de perito mercantil pero, antes de acabarla comenzó a trabajar en un establecimiento dedicado a cámaras fotográficas, reportajes de bodas y otros eventos, revelado y positivados de fotografías..., lo que le permitió conocer a diferentes e importantes fotógrafos de aquella época, trabar amistad con ellos y conocer sus técnicas. A lo largo de su vida cultivó numerosos géneros fotográficos y sus fotografías artísticas fueron muy bien valoradas en exposiciones, sobre todo en las realizadas fuera de España. Trabajó regularmente para el periódico 'La Vanguardia'.

Durante nuestra pasada guerra civil estuvo en Barcelona y, aunque en ningún momento actuó como corresponsal de guerra, sí captó durante aquellos tres años unas cinco mil instantáneas sobre todo el acontecer diario en la ciudad. Una foto muy conocida suya fue la de los cadáveres de unas monjas expuestos a la puerta del convento tras ser profanadas sus tumbas por los milicianos. Fue chófer del ejército republicano y, aunque católico practicante, se da la paradoja de que sus fotos captaron algunas de las mejores imágenes de la quema de iglesias. Falleció en 1989 y no ha sido hasta treinta años después de su muerte, cuando su nombre saltó a la fama a nivel nacional al aparecer de repente y casi por sorpresa sus numerosísimas fotos de aquella Barcelona en guerra entre los años 1936 y 1939, fotos que se sabía que habían existido, pero que se creían perdidas.

Las fotos de Campaña encandilaron tanto a miembros de la CNT (que llegaron a editar postales con algunas de ellas) como, después, a los máximos responsables del ejército vencedor de la contienda, por sus magníficas imágenes de los primeros desfiles franquistas en tierras catalanas. Fueron alrededor de cinco mil fotografías -en negativos unas y positivadas otras- las que Campaña guardó dentro de unas cajas rojas en el fondo de una cochera; más bien las escondió, pues no tenía intención de publicarlas. Ochenta años después de haber sido realizadas, cuando los herederos de Campaña se dispusieron a vender la vieja casa familiar de San Cugat del Vallés -construida en los años cuarenta del siglo pasado- fue cuando descubrieron esas cajas rojas que contenían tan valioso tesoro gráfico.



Han sido tres las exposiciones, prácticamente simultáneas, las que han mostrado al público durante el presente año la obra de Campaña en la tierra que vio nacer a este insigne fotoperiodista.

GESTORÍA TOLEDO

Empresa de Servicios



**GESTIÓN FLOTAS
RENT A CAR
RENTING**



TOLEDO
& ASOCIADOS
GESTORÍA

DESDE 1950

Ronda de Atocha 12 · 28012 Madrid

Tlf. 91 781 97 19

www.toledoyasociados.es



DESDE 1950

Desde el 18 de marzo y hasta el 18 de julio, el Museu Nacional d'Art de Catalunya, bajo el lema 'La guerra infinita', mostró la mayor parte de esas imágenes que tomó durante nuestra última guerra civil.

Por su parte, entre los días 10 de abril y el 26 de septiembre, en el Museu Memorial de l'Exili (NUME) de La Junquera (Gerona), bajo el lema "L'endemà de la retirada: Portbou 1939", han podido contemplarse las instantáneas que Campaña captó durante la retirada republicana en el Coll de Belitres y en distintos municipios del Alt Empordà, en la frontera franco-española.

Dentro de la rica y diversa obra plástica de Antoni Campaña, la exposición de la Casa SEAT a la que aquí nos referimos, ha explorado una de las facetas más singulares de este prolífico artista, que supo reflejar magníficamente los cambios que la popularización del automóvil en España introdujo en nuestro entramado social y urbano. Antoni Campaña, seducido por las formas del automóvil, supo captar con su objetivo fotográfico los cambios culturales y sociales que definieron el siglo XX.

La exposición titulada 'Campaña. La estética de la modernidad mecánica', ha consistido en más de 150 fotografías de vehículos, realizadas por el fotoperiodista a lo largo de medio siglo, entre 1925 y 1975.

Integradas en las tres plantas de la Casa SEAT y presentadas en diversos soportes -tales como impresiones de gran formato, proyecciones audiovisuales o negativos retroiluminados, entre otros- las imágenes que han compuesto la exposición 'Campaña.

La estética de la modernidad mecánica', ofrecieron a los visitantes un motivo de reflexión acerca de la evolución del espacio urbano, la irrupción de la velocidad o la posibilidad de belleza en los entornos industriales, todo ello a través de la mirada única de uno de los grandes fotógrafos españoles del siglo XX.



La exposición presentó, además, las fotografías de una manera dinámica. Para esta ocasión se instaló incluso un auténtico 'Seat 600' real completamente restaurado, lo que permitió a los visitantes apreciar mejor y de modo directo cómo ha evolucionado la movilidad desde los años 70 del siglo pasado.

La transformación industrial reflejada en la exposición 'Campaña. La estética de la modernidad mecánica' de la Casa SEAT, lógicamente, se centró en vehículos e instalaciones fabriles de esta marca, gracias a la relación profesional y de amistad que el autor mantuvo con el ingeniero y también conocido fotógrafo, José Ortiz Echagüe, que también fue el primer director de SEAT, lo que abrió de par en par a Campaña las puertas de la fábrica y le permitió fotografiar todos los detalles del proceso de producción.

Gracias a ello hemos podido contemplar, por ejemplo, cómo por las primitivas cadenas de montaje discurrían a veces entremezclados modelos diferentes, según se aprecia en una de las fotografías que aquí reproducimos: un Seat 1400 es seguido en la misma cadena por un Seat 600.

En una imagen -publicitaria- que también reproducimos aquí, Campaña consiguió mostrar -con ayuda de una elegante modelo- la belleza escondida en una unidad de la primera versión del Seat 600 que se fabricó en España: intermitentes delanteros sobre las aletas; puertas que abren de adelante hacia atrás y que SEAT pronto cambió en la siguiente versión para evitar a las damas incómodas posturas al entrar y salir del coche...

Asimismo, como fotógrafo de la marca, Campaña no solamente creó algunas de las imágenes publicitarias más icónicas de los primeros años de SEAT, sino que también dirigió su objetivo fotográfico más allá, retratando cómo Cataluña en particular y España en general pasaban del mundo rural a la rugiente y contradictoria modernidad mecánica y urbana.

NUEVO HYUNDAI TUCSON HÍBRIDO ENCHUFABLE, EL COMPROMISO CON LA 'ELECTROMOVILIDAD'



La variante híbrida enchufable del Hyundai Tucson, con etiqueta Cero Emisiones, alterna el uso del motor de combustión con el eléctrico según las condiciones de conducción.

A FONDO

Hyundai Tucson 1.6 T-GDi PHEV, 265 CV

CARMEN ESPADA

LA LLEGADA DEL NUEVO HYUNDAI TUCSON HÍBRIDO ENCHUFABLE AL MERCADO AMPLÍA LA GAMA DE MOTORES ELECTRIFICADOS DEL SEGMENTO SUV DE HYUNDAI. CON UN NUEVO DISEÑO REVOLUCIONARIO LA GAMA TUCSON PERMITE ELEGIR ENTRE VARIAS OPCIONES EFICIENTES. ESTA VARIANTE PHEV ES LA MÁS POTENTE DE LOS TODOCAMINOS DE LA MARCA COREANA, Y APORTA UNA AUTONOMÍA EN MODO ELÉCTRICO DE MÁS DE 50 KM. TODO UN COMPROMISO CON LA 'ELECTROMOVILIDAD'.

UN DISEÑO MUY ORIGINAL

Al igual que las demás variantes de motorización, la versión PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) del nuevo Tucson destaca por su diseño progresivo, que integra líneas, ángulos y formas afiladas. En su frontal destacan unas innovadoras luces paramétricas, con tecnología de imitación de espejo

que se ocultan cuando están apagadas. En el lateral llama la atención un original efecto pliegue entre ambas puertas, y en la parte posterior, las luces LED paramétricas enfatizan su diseño moderno. Como novedad en esta versión híbrida enchufable, los limpiaparabrisas traseros se encuentran ocultos bajo el alerón.

'INTERESPACIO' INTERIOR VERSÁTIL Y GENEROSO

El interior del nuevo Tucson viene definido como el 'interesespacio' debido a su diseño, tecnología y a la iluminación ambiente con distintos paquetes de color.

Un volante de nuevo diseño antecede al panel de la instrumentación completamente digital con una pantalla de 10,25 pulgadas. En la consola central una pantalla táctil de 10,25 pulgadas da acceso a todos los sistemas de navegación, información, entretenimiento y climatización de Hyundai BlueLink®. Los usuarios de este BlueLink® también pueden comprobar el nivel de carga de la batería del Tucson Híbrido Enchufable y gestionar los ajustes de carga a través de la aplicación.

Gracias a la inteligente colocación de la batería de alto voltaje en los bajos de la carrocería, el modelo ofrece un generoso espacio interior: los pasajeros traseros pueden disfrutar de 955 mm de espacio para las piernas. El espacio del maletero se ha incrementado incluso en comparación con el Tucson anterior, ofreciendo 558 litros (+9%) en total para el equipaje con los asientos levantados y hasta 1.737 litros (+15%) con los asientos plegados.

En la consola central no hay palanca de cambios, solo los controles del sistema Shift-by-wire, de esta manera se amplía el espacio para guardar objetos.



La parrilla frontal de aire activa ajusta la entrada de aire en función de la temperatura del refrigerante del motor, la velocidad del vehículo, etc.

Con solo apretar un botón se puede elegir rodar en modo 100 % eléctrico.

TECNOLOGÍA HÍBRIDA ENCHUFABLE

La motorización híbrida enchufable del nuevo Tucson está compuesta por un potente y eficiente sistema de propulsión:

- Un motor turbo de gasolina 1.6. Hyundai ha desarrollado la primera tecnología de duración variable continua de las válvulas (CVVD) que optimiza el rendimiento del motor y la eficiencia del combustible.
- Un motor eléctrico de 66,9 kW que proporciona 304 Nm de par y que añade un toque deportivo a la aceleración desde cero y al rendimiento en carretera.
- Una batería de 13,8 kWh de iones de litio, que se puede recargar a través de un cable. Además, durante la conducción esta batería almacena la energía que se recupera a través del sistema de frenado regenerativo y con ella alimenta el motor eléctrico.

Combinados, el motor de gasolina y el motor eléctrico ofrecen 265 CV de potencia máxima y 350 Nm de par máximo. El sistema está asociado a una transmisión automática de seis velocidades (6AT) accionada mediante botones y a una tracción a las cuatro ruedas de serie.

ALTERNANCIA DE CONDUCCIÓN Y RECARGA DE LA BATERÍA

Esta variante híbrida enchufable permite la máxima eficiencia de combustible combinada con gran agrado de conducción. Como en todos los híbridos, cuando se conduce a baja velocidad el vehículo se alimenta únicamente del motor eléctrico, lo que se traduce en una conducción silenciosa y sin consumo de combustible.

Los conductores pueden cambiar a la conducción totalmente eléctrica, si lo desean, pulsando el botón correspondiente, beneficiándose de una autonomía de conducción totalmente eléctrica de más de 50 km (estimación interna WLTP).

El coche está equipado con un cargador de a bordo de 7,2 kW, y puede cargarse en una estación de recarga para vehículos eléctricos o utilizando una toma de corriente doméstica.



Si la batería está cargada el coche rodará en modo completamente eléctrico, sin emisiones de CO₂, con una autonomía eléctrica de hasta 62 km.

PREPARADO PARA UNA GRAN VARIEDAD DE CARRETERAS Y TERRENOS

Para una verdadera sensación de SUV, la tracción a las cuatro ruedas (4WD) viene de serie. El vehículo está equipado con la tecnología HTRAC™ de tracción total, que ajusta la potencia distribuida a las cuatro ruedas para lograr un equilibrio óptimo en cualquier tipo de carretera. Además, tiene un selector de modo Terreno para una conducción segura en terrenos difíciles.

La Suspensión Controlada Electrónicamente (ECS) -opcional- utiliza la tecnología de amortiguación adaptativa para ofrecer unas características de conducción versátiles en función de la situación y de las preferencias del conductor. La ECS controla de forma automática y continua los amortiguadores del vehículo para maximizar el confort y las prestaciones de la conducción. Los conductores también pueden ajustar el ECS y las características de la dirección eligiendo el modo Eco o Sport.

ASISTENTES DE SEGURIDAD BASADOS EN LA TECNOLOGÍA

Los mejores sistemas de asistencia al conductor y las características de seguridad activa del nuevo Tucson convierten a este modelo en uno de los vehículos más seguros del mercado. El Asistente de Aparcamiento Remoto Inteligente (RSPA), permite que el coche aparque solo, y el Asistente de Conducción en Autopista (HDA), mantiene el coche en el centro de su carril mientras adapta la velocidad en función de los datos de navegación y del tráfico, por ejemplo, para las siguientes curvas en las autopistas.

El asistente para evitar colisiones al aparcar, disponible exclusivamente en este modelo híbrido enchufable, ayuda a evitar colisiones con obstáculos en la parte trasera al dar marcha atrás a baja velocidad. El sistema emite avisos sonoros y visuales y aplica los frenos cuando es necesario.

Otros elementos de seguridad contribuyen a mejorar la visibilidad, a proteger a los ocupantes de los asientos delanteros y traseros y a evitar colisiones.

DATOS DE INTERÉS

*Hyundai Tucson 1.6 T-GDi
PHEV, 265 CV*



Peso: 2.415 kg.



Longitud: : 4,500 m.

Anchura: 1,865 m.

Altura: 1,650 m.

Batalla: 2,680 m.



Capacidad del maletero:
558 litros.



Emisiones de CO₂:
31,4 g/km (lbc)



En la consola central una pantalla táctil de 10,25 pulgadas da acceso a todos los sistemas de navegación, información, entretenimiento y climatización de Hyundai Bluelink®.



Los asientos traseros pueden plegarse por control remoto en tres partes para mejorar la capacidad del maletero de 558 a 1.737 litros.

NOS HA GUSTADO

OPCIONES PARA LA RECARGA DE LA BATERÍA



Para recargar la batería del Tucson Híbrido Enchufable se puede elegir entre las distintas opciones de instalación en casa, pero también se puede recargar en estaciones de servicio, centros comerciales, aparcamientos, hoteles, puntos públicos...

En casa se puede programar la carga de forma remota a través de la aplicación Bluelink® y así aprovechar las mejores tarifas. De serie, este PHEV está equipado con un cargador de abordaje de 7,2 kW que convierte la corriente alterna (CA) en corriente continua (CC) para recarga la batería.

Las distintas posibilidades que tiene el vehículo para la recarga de la batería son las tres siguientes:

- Cargador tipo "wall-box".
- Estación de carga de Corriente Alterna.
- Enchufe doméstico normal con cable tipo ICCB, se serie con el coche.

Renault E-TECH

Renault electrifica los modelos más populares de su catálogo

ALBERTO GÓMEZ



Inicialmente la gama Renault E-TECH la forman el Clio híbrido y los Captur y Mégane Sport Tourer híbridos enchufables

Renault fue uno de los grandes fabricantes del automóvil pioneros en el desarrollo de vehículos eléctricos con el lanzamiento, en 2012, del cuadriciclo Twizy Z.E. y, un año más tarde, del turismo compacto ZOE, que en 2020 presentó ya su segunda generación.

Como la mayoría de constructores, Renault optó entonces por introducir en sus catálogos vehículos eléctricos partiendo de una hoja de papel en blanco, modelos

completamente nuevos y específicos, como signo de identidad de los nuevos tiempos.

Una década después, los coches eléctricos empiezan a formar parte de nuestro día a día y cada vez es más común verlos por las calles de nuestras ciudades. De ahí parte la idea del fabricante francés al incorporar en los modelos más populares y reconocibles de su catálogo versiones electrificadas.

Así nace la nueva gama Renault E-TECH en la que, de inicio, se incorporaron tres iconos de la marca del rombo: el popular Clio, el superventas Captur y el elegante y deportivo Mégane Sport Tourer. Para el práctico y compacto Clio, Renault se desarrolló una versión híbrida de 140CV de potencia, mientras que el versátil SUV mediano Captur y la polivalente Mégane ranchera equipan un sofisticado sistema híbrido enchufable de 160CV.

Ahora, otros modelos estrella de la gama de la marca francesa han adoptado el distintivo E-TECH: el nuevo SUV de gran tamaño Arkana en versión híbrida, así como

la variante berlina del Mégane híbrido enchufable y una versión híbrida del Captur, completando los seis modelos E-TECH de Renault.

Una de las ventajas de equipar versiones tan populares y de gran volumen de producción es que el consumidor que tenga interés en optar a un vehículo híbrido de las características del Clio puede hacerlo por poco más de 21 mil euros, un precio más que razonable, mientras que las variantes híbridas enchufables empiezan en torno a los 31 mil euros, claramente por debajo de la mayoría de competidores con productos equiparables.



Renault, pionero en el desarrollo de vehículos eléctricos, apuesta ahora por electrificar los modelos más populares de su gama.



El Mégane Sport Tourer en un turismo familiar de gran tamaño y comodidad, con acabados de primer nivel.

La gama Renault E-TECH se caracteriza por su alta eficiencia energética, similar a la de un vehículo 100% eléctrico y según el fabricante, en una condiciones óptimas de tráfico y cuidadosas en la conducción, se puede llegar al 80% de los recorridos en modo 100% eléctrico cero emisiones, lo que podría llevar a un ahorro de combustible de hasta un 40%.

Según la homologación WLTP presentada por Renault, los modelos híbridos enchufables cuentan con una autonomía homologada de 50 kilómetros, que puede llegar a ser de 65 en ciudad. Y, en lo referente a emisiones de CO₂, presentan valores homologados de 32g/km en el caso del Captur y 28g/km en el caso de Mégane.

Sin renunciar al placer tradicional de la conducción de los vehículos de la marca del rombo, las versiones E-TECH ofrecen la aceleración característica de los modelos 100% eléctricos, con unos consumos absolutamente contenidos: 1,4 litros/100km en el Captur, y 1,3litros/100 Km en el Mégane Sport Tourer.



Las ventajas de los modelos híbridos es la etiqueta ECO de la DGT, que en el caso de los enchufables es la CERO, con todas las ventajas que ello supone.

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**



Como es tradición en la berlinas de la casa alemana, el Serie 2 Gran Coupé tiene un marcado carácter deportivo y un tacto de conducción de gran calidad.

Otra de la ventaja incuestionable de la nueva gama Renault E-TECH es que, en el caso de los híbridos enchufables, gozan de la Etiqueta CERO de la DGT, con todas las facilidades que ello conlleva en las grandes ciudades, mientras que el Clio híbrido cuenta con la Etiqueta ECO, que da acceso, entre otras prerrogativas, a un 50% de descuento en zonas de aparcamiento regulado y peajes, así como la posibilidad de circular por los carriles BUS-VAO o entrar en las grandes ciudades en episodios de alta contaminación.



DATOS DE INTERÉS

RENAULT CAPTUR ZEN E-TECH HÍBRIDO ENCHUFABLE



Combustible:

Gasolina + Eléctrico enchufable



Potencia:

159 CV / 117 kW



Consumo .combinado

1,4 l/100 km



Cilindrada:

1.598 cm³



CO₂:

32 gr/km



Plazas:

5



Puertas:

5



Maletero:

379 L.

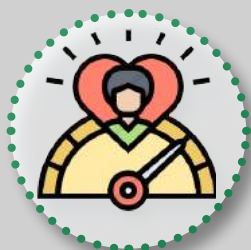
LA DIGITALIZACIÓN DE LOS PROCESOS DE ENTREGA Y DEVOLUCIÓN



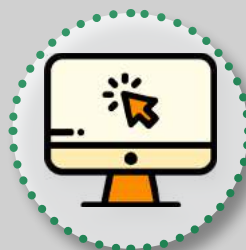
El Check-in Check-out rápido, sin papel e integrado en la cadena de valor.



Actas de entrega de
vehículo nuevo, de
recogida de alquiler,
check-in



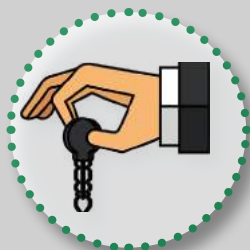
Mitigación del riesgo
por Valores Residuales,
fidelización y prórroga



Fijación de citas
online



Comunicación de
precios + generación de
leads B2D- Business to
Driver/"Rent2Buy"



Actas de devolución
de fin de contrato, de
retorno de alquiler,
check out



Coordinación logística
y órdenes de servicio a
grúas o jockeys



Liquidación e información
on-line para el cierre de
contrato

- ✓ Cero papel
- ✓ Evita el mostrador y mejora la experiencia cliente

- ✓ Fotos y geolocalización
- ✓ Reducción de tiempos y costes

- ✓ Mejora de la productividad
- ✓ Mejora en la comunicación

HACIA LA IGUALDAD REAL: EL REGISTRO RETRIBUTIVO



Carmen Gutiérrez Toribio
Abogado Dpto. Laboral DIKEI ABOGADOS



En marzo de 2019 se introdujeron, en el ordenamiento jurídico, determinadas medidas en orden a combatir la brecha salarial entre hombres y mujeres que actualmente se encuentra en torno al 22 %. La modificación supone una nueva redacción del apartado 2 del Art. 28 del Estatuto de los Trabajadores siguiendo los postulados del Art. 46 de la Ley Orgánica de Igualdad Efectiva entre Hombres y Mujeres.

En concreto, respecto de la obligación de registro salarial, su desarrollo se contiene en el Real Decreto-ley 902/2020, señalando en este artículo el contenido más relevante en forma de preguntas.

- **¿Qué es el registro retributivo?**

Es un documento donde se recoge, de forma detallada y segregada por sexos, la información salarial de la empresa. En suma, se trata de una imagen documentada de lo que ocurre en la empresa desde un punto de vista retributivo y durante un periodo de referencia temporal concreto.

- **¿Quién debe ser tenido en cuenta para su preparación?**

Para elaboración del registro se debe consultar a la representación legal de los trabajadores con al menos 10 días de antelación.

- **¿Cuál es la finalidad del registro retributivo?**

Garantizar la transparencia en la configuración de las percepciones de manera fiel y actualizada, así como facilitar el acceso a esta información de manera adecuada al margen del tamaño de la empresa, mediante la elaboración documentada de los datos promedios y desglosados.

Dicho en otras palabras, pretende aplicar el principio de transparencia retributiva cuya finalidad es identificar las discriminaciones directas o indirectas respecto de las valoraciones de puestos de trabajo cuando desempeñando un trabajo de igual valor se reciba una remuneración inferior sin justificación. Este principio tendrá que ser integrado y aplicado en los convenios colectivos.

- **¿Qué significa «trabajo de igual valor»?**

Aquel trabajo que realiza las mismas funciones, con los mismos factores y condiciones laborales y exige los mismos requisitos profesionales o de formación para su realización.

- **¿Qué empresas están obligadas?**

Todas las empresas, independientemente de su tamaño.

- **¿Hay plazo para implementar el registro?**

Desde el pasado 14 de abril de 2021 todas las empresas deben contar con un registro retributivo. Esta obligación ya existía desde marzo de 2019 si bien el plazo de adaptación para que las empresas implementen esta obligación en un periodo de seis meses se introdujo en el Real Decreto-ley 902/2020.

- **¿Deben estar incluidos todos los trabajadores?**

Sí, deben estar incluidos todos los trabajadores por cuenta ajena, cualquiera que sea la modalidad de su contrato, siempre que el contrato de trabajo haya estado en vigor en el periodo de referencia y hayan percibido retribución en este periodo. También deben incluirse personal directo y altos cargos.

- **¿Se debe realizar el registro si todos los trabajadores son del mismo sexo?**

Sí. La norma no contempla excepciones por este motivo; es más esta herramienta pretende visibilizar la composición de los trabajadores de la empresa, por lo que en caso de que todos los trabajadores sean de un solo sexo, también se está poniendo el foco en la categorización sexual y ausencia de diversidad de la plantilla.

- **¿Cuál es el periodo de referencia?**

Con carácter general, es el año natural. No obstante lo anterior, pueden acaecer alteraciones sustanciales de los elementos que integran el registro que obliguen a actualizarlo, previa consulta a la representación legal de los trabajadores con 10 días de antelación.



Cabrero
GESTORIA ADMINISTRATIVA
VEHÍCULOS EN GENERAL

- **¿Qué es una alteración sustancial?**

Las alteraciones sustanciales pueden afectar a tres elementos: las retribuciones, la plantilla o la clasificación profesional. En caso de las retribuciones pueden ser desde una revisión salarial, activación de la cláusula de garantía salarial, nuevo texto del Convenio, hasta la inaplicación o descuelgue del salario del convenio o una modificación sustancial de las condiciones de trabajo. En caso de la plantilla traen causa de una subrogación o sucesión empresarial, así como reestructuraciones de la sociedad. Por su parte, en caso de que afecten a la clasificación profesional derivan de modificaciones en el convenio colectivo o cambios en las clasificaciones profesionales.

En el mismo orden de cosas, para que una alteración sea considerada sustancial habrá de afectar a toda la plantilla o tener carácter colectivo o bien que afecte a la política retributiva de la empresa.

- **¿Qué información debe contener el registro retributivo?**

Debe incluir los valores medios de los salarios, los complementos salariales y las percepciones extrasalariales de la plantilla desagregados por sexo y distribuidos por grupos profesionales, categorías profesionales o puestos de trabajo iguales o de igual valor.

A estos efectos, debe establecerse la media aritmética y mediana de lo realmente percibido por cada uno de los conceptos en cada grupo profesional, nivel, puesto o cualquier sistema de aplicación aplicable (puestos de igual valor).

La información debe además estar desagregada en atención a la retribución, especificando de modo diferenciado cada percepción, sea salario base, complemento y/o percepciones extra salariales.

- **¿Qué retribuciones no tienen carácter salarial? ¿Han de incluirse estas?**

Es importante tener en cuenta estas retribuciones que no tienen carácter salarial y, por tanto, no se incluyen en el registro: Indemnizaciones o suplidos por los gastos realizados como consecuencia de la actividad laboral, prestaciones o indemnizaciones de la Seguridad Social, pluses de distancia y transporte, indemnizaciones por traslado, suspensiones o despido y dietas por alojamiento o manutención.

- **¿Hay alguna obligación adicional a las anteriores en materia de registro?**

Es importante tener en cuenta que, en empresas de más de 50 trabajadores, cuando el promedio de las retribuciones de un sexo superior en un 25 % al del otro sexo –tomando el conjunto de la masa salarial o la media de las percepciones satisfechas- la empresa debe incluir en el registro salarial una justificación de dicha diferencia y los motivos a los que responde no relacionados con el sexo.

- **¿Quién debe realizar el registro retributivo?**

La norma no especifica una persona encargada, si bien es recomendable que la persona tenga conocimientos sobre recursos humanos y formación en materia de igualdad.

- **¿Hay alguna herramienta para el registro disponible que pueda utilizar?**

El Ministerio de Igualdad tiene publicado en su página web una herramienta (documento Excel) para que la empresa pueda generar su propio modelo de registro retributivo. Es un formato voluntario, no se exige que se use ese documento concreto si bien puede resultar de utilidad y que cuenta con una guía de uso publicada en la misma web.

- **¿Qué es la Auditoría retributiva? ¿Estoy igualmente obligado a realizarla?**

No se debe confundir con el registro retributivo. La auditoría sólo será exigible a las empresas que estén obligadas a tener un plan de igualdad (más de 50 empleados) y tendrá la vigencia temporal del plan de igualdad salvo que se disponga otra inferior.

La auditoría va más allá del registro e implica, por un lado, un diagnóstico de la situación con valoración de los puestos de trabajo y la posible detección de desigualdades retributivas y posibles factores de las mismas. Por el otro lado, una vez realizado el diagnóstico, elaborar un plan de actuación para corregir las diferencias, que contenga objetivos, medidas correctivas, plazos y responsables del plan que controle el seguimiento y la implementación de posibles mejoras.

- **¿Quién tiene acceso al contenido del registro?**

Los trabajadores podrán acceder al registro retributivo a través la representación legal de los trabajadores teniendo derecho a conocer su contenido. En caso de que no haya RLT, el trabajador podrá solicitar información que se limita a las diferencias porcentuales entre sexos en las retribuciones, desglosada por naturaleza de la retribución y clasificación.

- **¿Me pueden sancionar si no realizo el registro?**

Sí. La ausencia de registro puede dar lugar a inicio de acciones administrativas y judiciales, tanto individual como colectivas al amparo de la LISOS. Se trata de una infracción grave que podría conllevar una infracción cuantificada desde los 626 a los 1.250 euros en su grado mínimo, 1.251 a 3.125 euros en su grado medio y 3.126 a 6.250 euros en su grado máximo.

Por su parte, si además se constata que se ha producido una discriminación salarial, constituye una falta muy grave, que podría suponer una sanción que oscila entre 6.251 a 25.000 (grado mínimo), 25.000 a 100.005 (grado medio) o 100.006 a 187.515 (grado máximo).

ACUERDOS FENEVAL

LAS EMPRESAS PERTENECIENTES A FENEVAL PUEDEN ACCEDER A VENTAJAS Y COLABORACIONES CON MARCAS DEL SECTOR QUE LES OFRECEN SERVICIOS EXCLUSIVOS



www.delfingrupo.es



www.dvuelta.es



www.espabrok.es



www.autorolagroup.com



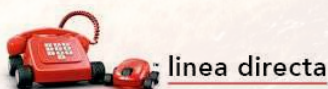
www.dekra.es



www.baiback.com



www.copart.es



www.lineadirecta.com



www.clicars.com



www.gesthispania.com



www.f-alternative.com



www.pkf-attest.es



www.suardiaz.com



www.dikeiabogados.com



www.carconnex.be



www.auto1.com



www.soluciones.equifax.es



www.maskgreenspain.com



Audi Empresa

A los que creen
que está todo por
descubrir, buen viaje.



Gama Q de Audi.

Sí, aún están todas esas ningunas partes por descubrir. Esos lugares increíbles que aparecen en medio del camino y que solo pueden ver aquellos que miran más allá. Porque lo que para algunos son simples lugares de paso, para otros son lugares maravillosos. Comienza este viaje al volante de un Audi de la Gama Q.
Audi.es



Gama Q de Audi. Emisiones combinadas de CO₂: 123 a 232 g/km. Consumo combinado de combustible: 4,7 a 10,2 l/100 km.

SEAT León

Híbrido enchufable

SEAT FOR BUSINESS



Es otra historia.

Con el **SEAT León Híbrido enchufable** da igual donde esté tu próximo negocio. Su motor de gasolina te llevará todo lo lejos que quieras. Y si lo que necesitas es moverte por la ciudad, tendrás hasta 60 km de autonomía eléctrica y todas las ventajas de la etiqueta 0.