FENEVAL

JULIO/SEPTIEMBRE 2021 - Nº 211

NOTICIAS FENEVAL

Incorporación de FENEVAL al CEPYME

NUESTROS ASOCIADOS

AECA D. Félix Pinar Reina fue reelegido Presidente de la Asociación para un nuevo mandato

ACTUALIDAD

Stellantis presenta su Estrategia de electrificación

SEAT lanza Seat Virtual Experience

Consecuencias de la revisión del "Plan Objetivo Climático para 2030, Fit for 55"

DE CERCA CON

Jesús Cenalmor Nuevo Director de B2B en España de Stellantis

PROTAGONISTA

Lola Ortiz la Directora de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid

la voz de la *movilidad*

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

100% SUV. 100% eléctrico
ID.4
100% Volkswagen
Hasta 521 km de autonomía
y 80% de la carga de la batería en 38 minutos*
V4B
Volkswagen for Business
Volkswagen ID.4 100% eléctrico. Consumo combinado (kWh/100 km) WLTP: de 16,8 a 18,3. Emisiones CO₂ (g/km) WLTP: 0. Autonomía desde 341 km hasta 521 km de autonomía eléctrica según el ciclo WLTP. Modelo visualizado ID.4 1ST Max. Consumo combinado (kWh/100 km) WLTP de 18,3. Emisiones CO₂ (g/km): 0. Autonomía eléctrica de hasta 501 km según el cicló WLTP. Los valores reales de autonomía WLTP pueden variar en función del equipamiento, el estilo de conducción y las condiciones reales de conducción. Para otras versiones o equipamientos consulta en tu concesionario Volkswagen. *Valores de autonomía de 521 km basados en un ID.4 Pro Performance con una batería neta de 77 kWh. **Valor de tiempo estimado para cargar desde el 5% al 80% de la batería neta de 77 kWh en un ID.4 Pro Performance con una potencia de carga de 125 kW.

Compromiso: La clave de la recuperación

Restricciones de movilidad, falta de turistas, crisis de los semiconductores... tras unos 2020 y 2021 marcados por los efectos desastrosos de la pandemia del COVID-19 y el descenso de las ventas, la automoción poco a poco mira ya con más optimismo al futuro, y parece que la recuperación se consolidará de manera consistente en el año 2022, donde se prevén más de 1.000.000 de ventas de vehículos nuevos, con el progresivo crecimiento de entregas de vehículos electrificados.

En cuanto al "cómo" será esa reactivación... es una incertidumbre, aunque Forbes la define con tres características: desigual, marcada por la tecnología y con gran peso del vehículo usado "joven". Pues, a pesar de que en China y EEUU ya se encuentran inmersos en esa remontada, se prevé que el viejo continente sea el mercado que más tarde en recuperarse, circunstancia derivada sobre todo por el lento crecimiento económico del último trimestre.

Claro está que una crisis que se prolongue aún más sólo empeorará el impacto en las inversiones y el empleo en un momento en el que urge poner en marcha las medidas adecuadas para reactivar el mercado y conseguir una progresiva regularización del ritmo de producción de las fábricas, aprovechando la oportunidad que suponen los fondos europeos para servir de impulso a toda la cadena de valor de la automoción.

Por eso, se necesita el compromiso por parte de las administraciones y empresas privadas para activar medidas claras y no contradictorias bajo una estrategia bien definida, que suponga un empujón real y contundente a la demanda y, sobre todo, favorecer las inversiones en I+D+i ligadas a la movilidad segura, sostenible y conectada y a la transformación digital del sector.

Ya no es suficiente con las medidas cortoplacistas para paliar de forma inmediata la supervivencia del sector tras la pandemia, sino que además hay que enfocarse en un proyecto real de futuro, que sea capaz de avanzar de forma efectiva hacia los objetivos tan exigentes fijados en el Fit for 55, en cuanto a la descarbonización de Europa, e impulsar la formación y reconversión de los perfiles profesionales a las necesidades actuales del mercado.

Por supuesto, si nos referimos específicamente al Rent a Car, la reanimación del turismo tanto nacional y sobre todo internacional, es imprescindible para atisbar una mejora continua y significativa en los niveles de actividad, esperando que los ritmos de abastecimiento por parte de los fabricantes sean los adecuados.

En definitiva, un compromiso real de toda la automoción, como sector estratégico para la economía española, de las administraciones y de todos los sectores implicados que avancen de una vez por todas hacia la movilidad del futuro.

Juan Luis Barahona

SUMARIO Nº 211

JULIO / SEPTIEMBRE 2021

6 | ACTUALIDAD

Stellantis presenta su **Estrategia de electrificación**

SEAT lanza Seat Virtual Experience.

Consecuencias de la revisión del **"Plan Objetivo Climático para 2030, Fit for 55"**

12 | LANZAMIENTOS

Múnich 2021: El salón de la movilidad eléctrica

16 | NOMBRAMIENTOS

18 | ARTÍCULO DE OPINIÓN

Efectos colaterales pandémicos

20 | NOTICIAS FENEVAL

Incorporación de FENEVAL al CEPYME

22 | EN CIFRAS

MAPA Y GRAFICOS. Situación de España respecto a Europa en puntos de recarga

26 | NUESTROS ASOCIADOS

- AECA D. Félix Pinar Reina fue reelegido Presidente de la Asociación para un nuevo mandato.

27 | DE CERCA CON

Jesús Cenalmor Nuevo Director de B2B en España de Stellantis

30 | COCHES Y MOTORES:

Carmen Espada: Fiat 500 eléctrico.

36 | CURIOSIDADES

El proyecto secreto de Chevrolet

37 | PROTAGONISTA

Lola Ortiz la Directora de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid.

40 | FENEVAL PLUS

41 | TRIBUNA JURÍDICA.

¿Es posible garantizar el derecho de desconexión digital en la era tecnológica?

44 | ACUERDOS FENEVAL

Edita: Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos, FENEVAL

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

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

Depósito Legal: M-2795-84

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

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

Dirección:

Pº de la Castellana, 121

planta 9

28046 Madrid

Tel.: 91 447 28 73

Fax: 91 447 65 52

e-mail: feneval@feneval.com

web: www.feneval.com

NUEVO SUV CITROËN C3 AIRCROSS

WELCOME FREEDOM!

CITROËN ADVANCED COMFORT	VERSATILIDAD EXCEPCIONAL	VOLUMEN DE MALETERO DE HASTA 520 L	MADE IN SPAIÑ

Citroën prefiere Total.

GAMA SUV C3 AIRCROSS: CONSUMO MIXTO WLTP (L/100 KM): 4,2 A 6,7. EMISIONES DE CO_2 WLTP (G/KM): 120 A 151

Stellantis presenta su proyecto de electrificación en el Stellantis EV Day 2021

Carlos Tavares, director ejecutivo de Stellantis.

REDACCIÓN FENEVAL

Stellantis presentó el pasado 8 de julio en su **EV Day 2021** su estrategia integral de electrificación para las marcas icónicas de la compañía, que, aprovechando su experiencia interna, ofrecerán tecnología avanzada a precios asequibles.
"El cliente está siempre en el corazón de Stellantis y nuestro compromiso con este plan de inversión de más de 30.000 millones de euros es ofrecer vehículos icónicos que tengan el rendimiento, capacidad, estilo, comodidad y autonomía eléctrica adecuada para en la vida diaria del cliente", dijo durante el evento online Carlos Tavares, director ejecutivo de Stellantis.

Rendimiento financiero

Stellantis planea lograr una mayor rentabilidad en los próximos años aprovechando las oportunidades de sinergia derivadas de la formación de la propia marca y potenciando una estrategia de optimización continua de los costes de distribución y producción y realización de nuevas fuentes de ingresos, en particular de servicios conectados y futuros modelos de negocio de software.

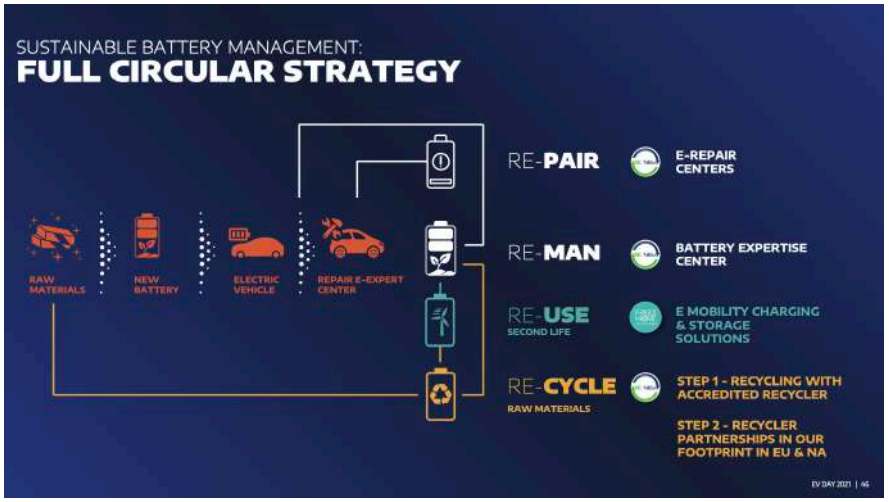
Para llevarlo a cabo, la compañía planea invertir más de 30.000 millones de euros hasta 2025 en electrificación y desarrollo de software, convirtiéndose además en "una referencia de rentabilidad en el suministro de movilidad electrificada a clientes de todo el mundo".

Stellantis pretende convertirse así en líder del mercado de vehículos de bajas emisiones (LEV). Hasta 2030, su objetivo es que el mix LEV de turismos en Europa logre un crecimiento sostenido de más del 70%. Es decir, 10 puntos porcentuales por encima de las previsiones actuales del sector respecto al mix del mercado en general. En EE.UU., se prevé que el mix LEV de Stellantis de turismos y camionetas ligeras supere el 40% en 2030.

La hoja de ruta de electrificación de Stellantis abarca toda la cadena de valor. La estrategia de abastecimiento de baterías para vehículos eléctricos de la empresa es asegurar más de 130 gigavatios horas (GWh) de capacidad para 2025 y más de 260 GWh para 2030. Las necesidades de baterías y componentes para vehículos eléctricos se satisfarán con un total de cinco "gigafábricas" en Europa y Norteamérica.

Además, Stellantis ha firmado memorandos de entendimiento con dos socios del proceso de litio de salmuera geotérmica de Norteamérica y Europa. Así, se asegura el suministro de litio.

La Compañía tiene la intención de maximizar el valor total del ciclo de vida de la batería mediante reparación, el reacondicionamiento, el uso para una segunda vida y reciclaje, así como garantizar un sistema sostenible que priorice las necesidades del cliente al tiempo que trabajan con el medio ambiente.



SEAT Virtual Experience, el primer showroom virtual hiperrealista

REDACCIÓN FENEVAL

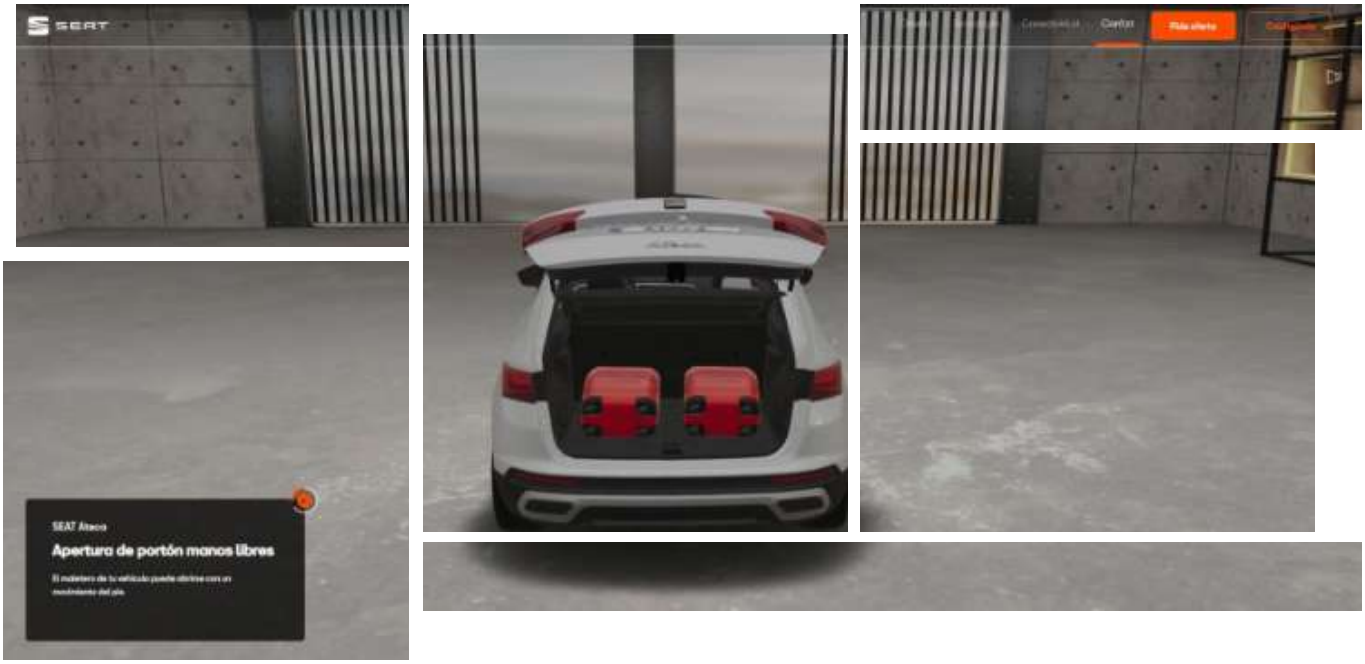
La compañía española lanzó el pasado mes de junio la nueva plataforma 'SEAT Virtual Experience', que ofrece a los clientes la posibilidad de acceder a un showroom virtual, donde podrán conocer e interactuar con los modelos Ibiza, Arona, León, Ateca y Tarraco. A través de un entorno digital inmersivo y tridimensional de excelente calidad, los usuarios podrán explorar los espacios y detalles de los vehículos con gran exactitud, desde los tonos de la carrocería y los reflejos que genera, hasta las texturas de los materiales del habitáculo.

Esta herramienta, desarrollada gracias a la colaboración de SEAT con Accenture Interactive, permite a los usuarios acceder a los modelos e interactuar con ellos como si estuvieran en el concesionario de forma física, a través de la dirección web: https://virtualexperience.seat.es/. Así, desde el punto de vista de diseño, podrán encender las luces, elegir el punto de vista deseado tanto desde fuera como desde dentro del vehículo, cambiar los colores de la carrocería y las llantas, o abrir y cerrar las puertas, el maletero y el techo panorámico.

El usuario también tiene acceso al apartado tecnológico de los vehículos. Por una parte, visualizar las distintas funciones que integran las pantallas de la consola de info-entretenimiento y del cuadro de mandos Digital Cockpit y, por otro lado, mediante vídeos explicativos digitales que explican de una manera clara y visual el funcionamiento de los diferentes asistentes de seguridad a la conducción, así como las posibilidades de conectividad, o el sistema híbrido enchufable, en el caso de las versiones e-HYBRID, disponibles en el León y el Tarraco.

Además, la nueva plataforma virtual permite acceder directamente al configurador de la página oficial de SEAT, solicitar una oferta comercial, y acceder al nuevo servicio Live Chat, mediante el cual el cliente podrá conversar con un asesor comercial para resolver todas sus dudas, sin tiempos de espera y de forma muy accesible.

Esta herramienta está disponible para cualquier dispositivo y tiene el objetivo, no solo de ofrecer al cliente una más atractiva experiencia de usuario, y mucho más emocional, dentro de un entorno 100% digital, sino que además sirve de apoyo a la red de concesionarios de SEAT en sus planes para adecuarse a los procesos de venta online. Asimismo, los asesores comerciales podrán mejorar el servicio ofrecido a los clientes, tanto para ofrecerles información detallada, como durante todo el proceso de venta.



"Fit for 55": El nuevo paquete europeo de medidas por el clima en la UE

REDACCIÓN FENEVAL

En su pasada reunión del 14 de julio la Comisión Europea aprobó el famoso paquete de medidas climáticas legislativas "Fit for 55", una propuesta para adaptar la normativa comunitaria en materia de energía y cambio climático al ***nuevo objetivo de la UE para 2030: reducir al menos en un 55%*** *la emisión de gases de efecto invernadero (GEI) respecto a 1990.*

Nuevo objetivo: reducir en un 55% las emisiones respecto a 1990

Con este paquete de medidas se van a revisar una decena de normativas europeas relacionadas con las emisiones y el mercado de carbono, la automoción, la energía o la edificación, y se lanzarán otras cinco nuevas normas para estar preparados para conseguir el porcentaje del 55% establecido por la Comisión Europea.

Por tanto, este paquete incluye modificaciones a la regulación actual, especialmente relevantes para el transporte y la movilidad, que en España se reflejan en la recientemente aprobada **Ley de Cambio Climático** y Transición Energética.
Estas propuestas han sido objeto de un amplio debate ante los ambiciosos objetivos de reducciones y pequeños plazos de adaptación del marco jurídico nacional.

Tanto es así, que **FENEVAL** junto con **Neutral in Motion**, el "Circulo para una automoción sostenible y de futuro" al que pertenece como uno de los miembros fundadores, ha querido explicar la posición del sector de la movilidad y la **importancia de impulsar la descarbonización desde las administraciones de nuestro país** si se quieren cumplir estos objetivos.

Así, a través de un comunicado conjunto, toda la industria de la automoción española, ha solicitado una **transición hacia la descarbonización del transporte "progresiva"** y que no se articule en "prohibiciones".

España, según la Ley de Cambio Climático, debía reducir un 23% las emisiones para 2030

En relación con la revisión de la estrategia europea de descarbonización Fit for 55, FENEVAL y NIM han remarcado el enorme esfuerzo que durante años lleva realizando el sector en este sentido, asumiendo la responsabilidad para cumplir los objetivos. De hecho, todas las asociaciones consideran que los objetivos fijados por España, que **pretenden reducir un 23% las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 frente a 1990**, ya son muy desafiantes.

Por tanto, el proceso de descarbonización del transporte por carretera implica dejar de utilizar combustibles fósiles y otros combustibles alternativos y sustituirlos por vehículos electrificados, alimentados además por **electricidad generada al 100% con recursos renovables**, lo que supone una radical y profunda transformación del modelo energético español a una velocidad sin precedentes.

Es imprescindible involucrar al ciudadano mediante incentivos, ayudándole a retirar de circulación los vehículos más contaminantes y proporcionándole una adecuada red de recarga

Además, tal como el foro indicó, para avanzar en este cambio de paradigma, es imprescindible **involucrar mediante incentivos, y no prohibiciones, a la ciudadanía**, a las empresas y a las administraciones públicas en la transición hacia sociedades más modernas y ciudades limpias con multitud de opciones de desplazamiento, considerando la movilidad como derecho y elemento de cohesión social, siendo indispensable impulsar políticas activas para ayudar al ciudadano a retirar de circulación los vehículos más antiguos y contaminantes.

Por todo ello, desde FENEVAL y NIM han apelado a las administraciones para **trabajar en conjunto** y que se que tomen en cuenta estas consideraciones en consenso con el sector, que **representa el 11% del PIB y emplea al 9% de la población activa**, de modo que la transición se realice de modo progresiva y sin poner en riesgo la riqueza y empleo que este sector aporta a España.

Múnich 2021: El salón de la movilidad eléctrica

REDACCIÓN DE FENEVAL

FENEVAL te cuenta las novedades más importantes del primer Salón presencial del automóvil en época de post pandemia

El nuevo **Salón del Automóvil de Múnich 2021**, celebrado entre los pasados días **7 y 12 de septiembre**, ha sido protagonizado casi en su totalidad por la movilidad eléctrica e, incluso, por la conducción autónoma, enfocado sin duda en el camino que está marcando Europa en cuanto a los objetivos de descarbonización fijados para la automoción en los próximos años.

Sin embargo, en este salón, ahora denominado **IAA Mobility 2021**, ha expuesto también algunas novedades más tradicionales a través de vehículos de combustión interna. Además, en esta cita, marcada por la crisis de los semiconductores que vive el sector, hemos notado la ausencia del grupo Stellantis, y, por lo tanto, de las novedades de Peugeot, Opel o Citroën, así como Fiat, Jeep o Alfa Romeo, entre otros.

BMW ix3

Solo un año después, BMW presenta la actualización del iX3, la versión eléctrica del BMW X3, que cuenta con las mismas características en el sistema de propulsión, el motor de 210 kW (286 CV) de potencia situado en el eje trasero, así como la batería de 74 kWh de capacidad neta (80 kWh de capacidad bruta). Los cambios principales en este nuevo BMW iX3 se centran en el diseño y detalles de estilo exterior e interior, con una carrocería más moderna gracias a los nuevos paragolpes y a la parrilla. El "toque" deportivo lo pone el paquete exterior M Sport, que pasa a ser de serie, junto a las molduras laterales. En el interior los cambios son más notables, destacando la pantalla del sistema multimedia, que alcanza el mismo tamaño que el de la instrumentación digital: 12,3 pulgadas.

BMW iVision

El iVision Circular es un prototipo creado a base de materiales reciclados que parece anticipar el futuro de las marcas en relación con la sostenibilidad, ya sea a nivel estético, tecnológico o mecánico. Aún no hay datos técnicos desvelados por parte de la marca, pero, sí se sabe que este compacto de cuatro metros de longitud contará con una batería de estado sólido, también 100% reciclable y podrá, según la compañía, alcanzar una densidad de energía muy alta con un uso muy reducido de recursos valiosos. Se caracterizará, además, por la carencia de color en el exterior y la eliminación de la típica parrilla de la marca, aunque sí se recrea la forma en el frontal. Tampoco habrá materiales cromados ni cuero en el interior.

Dacia Jogger

Dacia sigue decidida a revolucionar el mercado de los coches familiares y asequibles, esta vez con el nuevo Jogger que estará disponible en versión de 5 y 7 plazas. Además, este modelo de crossover familiar presumirá de versatilidad, practicidad y con la amplitud de un monovolumen con el diseño propio de un todocamino. En cuanto a su diseño exterior, no presentas muchas novedades y se asemeja al Dacia Sandero Stepway. En cuanto al interior busca maximizar el espacio disponible y crear un habitáculo versátil con diferentes opciones de configuración, también haciendo referencia al Sandero. A la hora de configurar el nuevo modelo de Dacia será posible escoger entre un total de tres sistemas de info-entretenimiento: **Media Control, Media Display y Media Nav**.

Mercedes-Benz Vision AVTR

La compañía alemana se sale de todo lo que se conoce como convencional y nos trae lo que algunos llaman el vehículo del futuro, pues, según explica la marca, se controla con la mente. Se trata de lo que denominan como 'Brain-Computer-Interface (BCI)', que hace posible, por ejemplo, seleccionar el destino de la navegación mediante el control del pensamiento. La interacción biométrica con el vehículo se complementa con una conexión directa con el cerebro humano, sin duda, un avance del control mental como nueva dimensión de la interacción humana con el vehículo. En cuanto a su diseño, en el exterior nos encontramos con 33 aletas biónicas en la parte trasera del vehículo que tienen como función comunicarse con el mundo exterior, además de darle un toque futurista.

Mercedes-Benz EQE

El EQE es la segunda berlina eléctrica de la firma alemana, que llegará con 660 kilómetros de autonomía y nuevos sistemas de seguridad activa. Se trata de un vehículo atractivo por fuera y cuidado en su interior, donde la tecnología también es protagonista. Cuenta con una gran autonomía que le permitirá recorrer 660 kilómetros y una potencia cercana a los 300 CV. Su interior será mucho más espacioso que el Clase E estándar y por fuera adopta el concepto de frontal visto en la familia EQ y la elegancia típica en Mercedes-Benz, pero con una mejor aerodinámica.

Mobilize Limo

El grupo Renault ha presentado en sociedad el Mobilize Limo, una berlina eléctrica de cuatro puertas y 4,67 metros de longitud, dotada de un capó corto y de un techo inclinado hacia delante que saldrá al mercado en tres colores: Metallic Black, Metallic Grey, Glossy White. Este modelo nace pensado para revolucionar el sector del taxi y del VTC, pues, este será comercializado a través de una modalidad de suscripción. En su exterior, cuenta con un diseño fluido y dinámico y en el interior destaca por ofrecer una atmósfera en la que se respira calma y serenidad, con un tapizado tipo cuero y un acabado satinado.

Renault 5 Protype

La marca del rombo también ha presentado en el salón de Múnich el Renault 5 Prototype, con el que busca democratizar el coche eléctrico en Europa. El Renault 5 Prototype es un automóvil urbano y compacto. Su aspecto general se basa en el diseño original, pero con un enfoque moderno y divertido, visible en las formas del automóvil, así como en los adornos y materiales seleccionados, inspirados en el mundo de la electrónica, el mobiliario y el deporte. Además, el salón de Múnich ha servido para redescubrir la herencia de la marca con una fascinante exposición de cuatro modelos que marcaron la carrera del Renault, con una versión de un TL naranja, un Le Car Van negro, un Eléctrico azul y un TX de color Champán.

Volkswagen ID. Life

Se trata de un prototipo que mezcla materiales ecológicos con líneas futuristas y que puede convertirse en una sala de cine, o de videojuegos, gracias a una pantalla que se despliega sobre todo el parabrisas. Este Volkswagen destaca por líneas limpias y sencillas, siendo un crossover urbano que en cuatro años bien podrían enmarcarse en uno de los segmentos de moda, el de los B-SUV. Como curiosidad, cuenta con un techo desmontable y ligero a base de botellas recicladas, material también presente en el capó. Además, la carrocería va barnizada con una capa transparente de virutas de madera. En el interior también están presentes los materiales reciclados y ecológicos, como molduras de madera.

Volkswagen ID.5 GTX

Para finalizar este repaso seguimos con la firma de Wolfsburgo, que presentó en Alemania este prototipo cercano a la producción de su segundo SUV eléctrico deportivo, el ID. 5 GTX, la versión cupé del ID. 4. Este prototipo se ha presentado camuflado para no desvelar sus líneas definitivas antes del debut oficial. Volkswagen sí ha confirmado que estará totalmente conectado y que podrá recibir actualizaciones inalámbricas, y, aunque aún no hay detalles de potencia, contará con un motor eléctrico sobre cada eje para ofrecer tracción total y una batería que ofrecerá una autonomía cercana a los 500 kilómetros.

ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS

Emilio Herrera

PRESIDENTE DE KIA IBERIA EN ESPAÑA

Kia Iberia nombró el pasado mes de junio a **Emilio Herrera** como nuevo **presidente de Kia Iberia en España**, que reemplazará a **Hyun Soo Kim** en la presidencia de la compañía coreana en España, convirtiéndose en el primer Presidente occidental de la filial en nuestro país.

Entre 2012 y 2018 Herrera trabajo como Director General de Kia Motors Iberia y gestión durante los últimos 3 años dirección de Operaciones de Kia Europa, donde además de supervisar el reciente relanzamiento de la marca, consiguió el año pasado y pese a la pandemia, el récord de cuota de mercado en su historia, pasando de un 3,2 a un 3,5%. Emilio Herrera es **uno de los directivos españoles con mayor proyección a nivel europeo** y lleva más de 20 años en el sector del automóvil en Europa.

Uwe Hochgeschurtz

CONSEJERO DELEGADO DE OPEL

Uwe Hochgeschurtz, que actualmente ejerce como **consejero delegado** de Renault en Alemania, Austria y Suiza, ocupará esta misma posición en Opel desde el 1 de septiembre de 2021, momento en que se incorporará al equipo ejecutivo de Stellantis, reportando directamente a su consejero delegado, Carlos Tavares. Su papel será el de dirigir su desarrollo comercial en todo el mundo, aprovechando sus más de 30 años de experiencia en el sector.

Con estudios en Administración y Dirección de Empresas en Alemania, Reino Unido y Francia, comenzó su carrera en el sector de la automoción en 1990 en Ford, para posteriormente incorporarse a Volkswagen en 2001 y a Renault en 2004.

ÚLTIMOS CARGOS NOMBRADOS

Josep María Recasens

DIRECTOR DE ESTRATEGIA Y DESARROLLO DE NEGOCIO DE GRUPO RENAULT

Josep Maria Recasens ha sido nombrado por el Grupo Renault **como director de estrategia y desarrollo de negocio,** quien dependerá jerárquicamente de Luca de Meo, director general del Grupo Renault.

Recasens se licenció en el año 2000 como ingeniero con especialización en organización industrial por la Universidad de Girona, tiene un máster en ingeniería de automoción por la Universidad Politécnica de Cataluña (UPC) y un MBA por la escuela de negocios ESADE. En 2002 se incorporó a SEAT, donde ocupó diversos puestos dentro de la empresa, en los campos de I+D, plan de producto o gestión de proyectos internacionales. En 2017 fue nombrado director de Estrategia y secretario general de SEAT y en 2020 asumió el cargo de director de Estrategia, secretario General y director de Asuntos Públicos de SEAT.

Alejandro Elortegui

DIRECTOR DE LA NUEVA PLATAFORMA DE PRISA MOTOR

Alejandro Elortegui, hasta ahora director adjunto de AS, será el director de PRISA Media crea PRISA Motor, una plataforma transversal que englobará **toda la información de producto del sector del motor en los medios del grupo -EL PAÍS, AS, Cinco Días, Cadena SER y el Huffpost-.**

Según indica el grupo, PRISA Motor nace con el objetivo de convertirse en la referencia de la información de la automoción en España. Además de noticias, reportajes, novedades, análisis de modelos y pruebas comparativas, también se acercará a las nuevas tecnologías o a las competiciones deportivas, con una especial atención a la eficiencia energética en el sector del automóvil.

Efectos colaterales pandémicos.

Múnich ha intentado recuperar la normalidad de un salón automovilístico como lo entendíamos, dentro de una anormalidad que nos sigue rodeando. Y no lo digo por mascarillas, por necesidades de certificados para viajar, o para acceder a la muestra o a determinados stands... El año y medio que ha pasado y que nos ha marcado sigue dejando en la industria una herida abierta en forma de falta de suministro de semiconductores que paralizan fábricas y retrasan entregas de coches a clientes interesados en el nuevo producto y que finalmente pueden terminar coqueteando con el VO, aunque también este canal puede verse condicionado por la falta de producto joven ya que en pandemia, uno de los principales canales del vehículo de ocasión, las flotas y alquiladores, se paralizaron sin renovar stocks y por lo tanto sin alimentar esta vía siempre interesante de seminuevos con poca edad. Y ante esta situación de escasez de piezas manufacturadas en Asia con una demanda que supera en un 20 por ciento la oferta, el Covid golpea con fuerza esa zona del planeta y cierra países y por lo tanto actividad industrial, afectando, ahora sí, a todas las marcas automovilísticas. Pregunto al presidente mundial de Renault, Luca de Meo, y ya piensa en 2022 como año de la estabilización de este problema, aunque los menos optimistas ven secuelas hasta 2023. Mientras tanto, menos oferta y las marcas privilegiando modelos con mayor margen y donde la demanda que no se cubre hace que nos encontremos incluso con precios más altos o con menos capacidad de descuento. Y todo por esas minúsculas piezas que cuestan unos céntimos pero que condicionan hasta paralizar un producto final que vale decenas de miles de euros.

Juan Carlos Payo

Director de la Revista Autopista

Audi Empresa

Para los que no solo conducen.

Nuevo Audi Q4 e-tron.
100% eléctrico.

Nuevo Audi Q4 e-tron. 100% eléctrico concebido desde la sostenibilidad para la sostenibilidad. Desarrollado con los sistemas más avanzados en material reutilizable y diseñado para no dejar huella debido a sus emisiones neutrales de CO_2. Si en algún momento te habías preguntado cómo sería el futuro, aquí tienes la respuesta. **www.audi.es/q4etron**

Future is an attitude.

Nuevo Audi Q4 e-tron: consumo eléctrico combinado*: 20-17 kWh/100 km (WLTP); emisiones de CO_2 combinadas*: 0 g/km.
*Datos sobre el consumo eléctrico y las emisiones de CO_2 por tramos en función del equipamiento del vehículo.

FENEVAL entra a formar parte de CEPYME

Las pymes del RAC se verán representadas en la organización empresarial a través de la patronal de las alquiladoras

La Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos Con y Sin Conductor (FENEVAL) ha entrado a formar parte de la **Confederación Española de la Pequeña y Mediana Empresa** (CEPYME), incorporación que se hizo oficial el pasado **22 de julio** durante la Asamblea que celebró esta organización.

CEPYME es la organización empresarial más representativa en el ámbito estatal que trabaja para la defensa, representación y fomento de los intereses de la pequeña y mediana empresa y del empresario autónomo. Entre sus funciones se encuentran la atención a las necesidades de información, asesoramiento, asistencia técnica, investigación y perfeccionamiento de las organizaciones, empresas y empresarios afiliados.

Con esta incorporación a CEPYME, FENEVAL sumará un canal más para seguir trasladando la voz de las pequeñas y medianas empresas y autónomos del sector del Rent a Car a las principales instituciones españolas, ya que las pymes y pequeños empresarios suponen el volumen más importante de nuestro sector. De hecho, más del 90% de las alquiladoras de vehículos son pequeñas empresas con menos de 10 trabajadores.

En la actualidad, CEPYME está integrada por 57 organizaciones territoriales de ámbito provincial y autonómico y 49 organizaciones sectoriales de ámbito nacional, que a su vez agrupan a más de tres mil organizaciones empresariales de base, lo que representa prácticamente el noventa y nueve por ciento de las asociaciones de pymes existentes.

SEAT

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.

Consumo medio combinado gama SEAT León e-HYBRID de 1,0 a 1,2 l/100 km. Emisiones ponderadas gama SEAT León e-HYBRID de CO_2 de 23 a 28 g/km. (Valores WLTP). Imagen acabado SEAT León FR con opcionales.

seat.es/empresas

Europa y la distribución de puntos de recarga

Desde FENEVAL, repasamos los puntos de recarga para vehículos eléctricos en Europa. La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) en su informe 'Making the transition to zero-emission mobility' nos muestra una distribución aún muy desigual y un mapa todavía bastante desequilibrado en este sentido.

DISTRIBUCIÓN DE LOS PUNTOS DE CARGA DE COCHES ELÉCTRICOS EN TODA LA UNIÓN EUROPEA

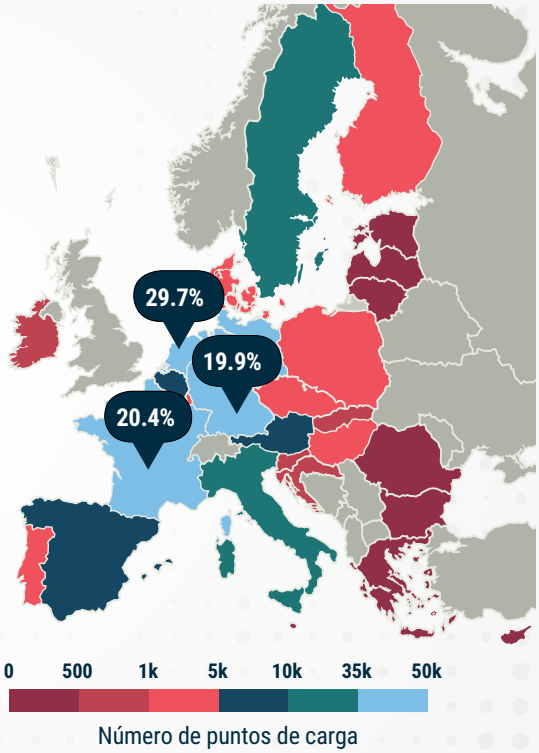
70% de todos los puntos de carga:

Están localizados únicamente en 3 países

29.7% **Países Bajos**

20.4% **Francia**

19.9% **Alemania**



Top 5: Países con menos puntos de carga de 2020

Chipre	Malta	Lituania	Bulgaria	Grecia
70	96	174	194	275

"Coche Eléctrico" = vehículos de carga eléctrica (vehículos eléctricos con batería + vehículos eléctricos híbridos enchufables)
Fuente: ACEA, EAFO

Los países de Europa con más puntos de carga son los Países Bajos (66.665), Francia (45.751) y Alemania (44.538). Estos representan solo el 23% de la superficie total de la UE; pero tienen cerca del 70 % de los cargadores.

e-2008

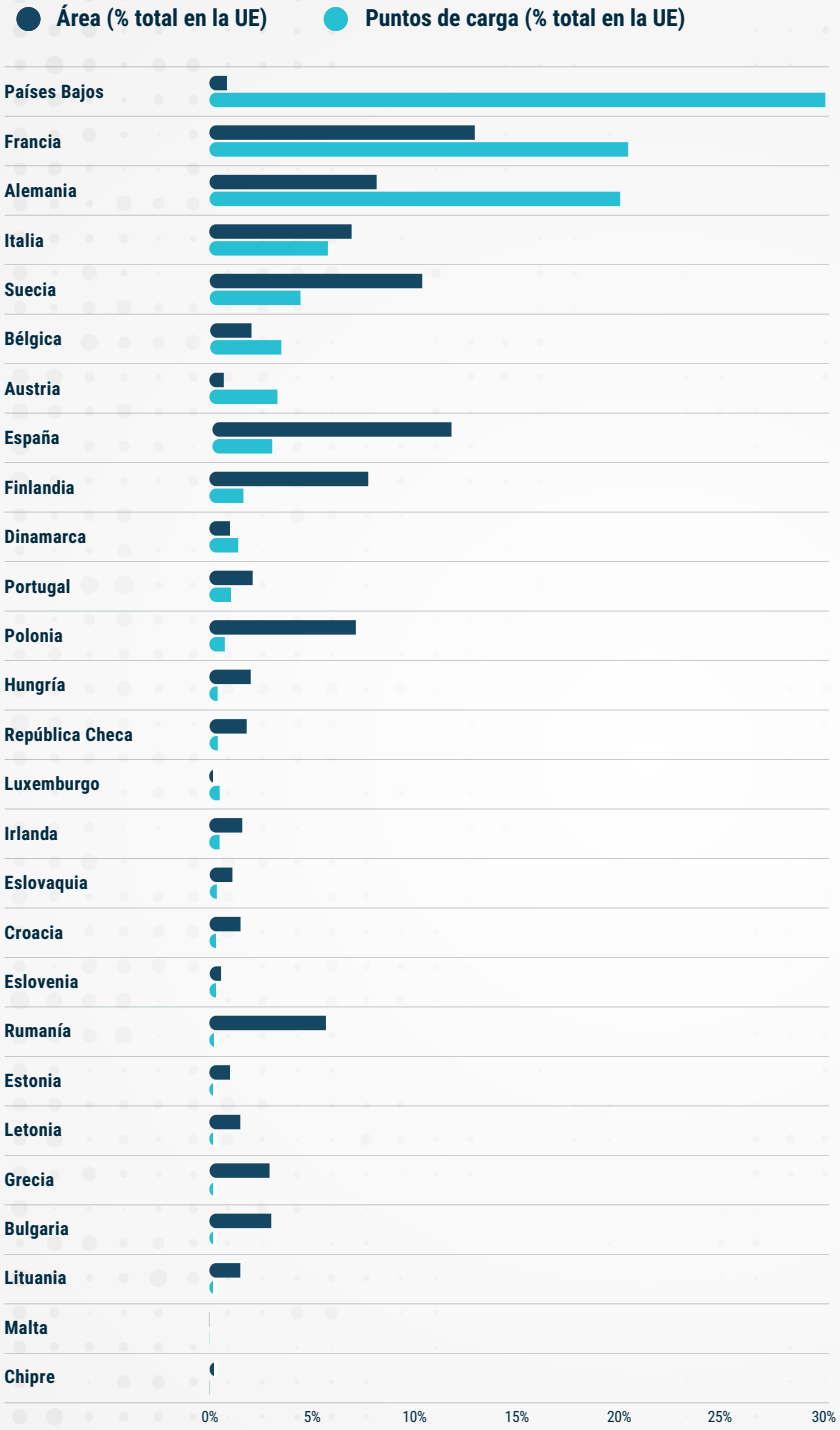
Full electric

Peugeot i-Cockpit® 3D - Hasta 320 km de autonomía (WLTP)
Carga rápida 80% en 30 minutos

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

Gama e-2008: Motor eléctrico: Consumo homologado WLTP (Wh/km) 176. Emisiones CO2 WLTP (g/km):0. Más información en http://wltp.peugeot.es

INFRAESTRUCTURA DE CARGA DE COCHES ELÉCTRICOS VERSUS EL ÁREA, POR PAÍS (2020)



"Coche Eléctrico" = vehículos de carga eléctrica (vehículos eléctricos con batería + vehículos eléctricos híbridos enchufables)

Fuente: EAFO, WORLD BANK

Solo el 3,3% de los puntos de carga operativos en la Unión Europea se sitúan en España.
Del total de los 224.237 puntos de carga eléctricos que ya están repartidos por toda Europa, en España solo se ubicaban unas 7.407 unidades a finales de 2020.

No es cuestión de Espacio: el número de cargadores no es directamente proporcional ni al área ni al número de habitantes.

La inspiración comienza con una chispa.

Empresas

Nunca sabes dónde espera la próxima gran idea para tu empresa. Pero está ahí fuera, esperando ser descubierta. Tan solo hay que cambiar de perspectiva. Descubre la Gama Electrificada de Kia, descubre lo que te inspira.

Consumo combinado WLTP (kWh/100 km): 15,3-15,9. Emisiones CO_2 WLTP (g/km): 0.

*Consultar manual de garantía Kia.

0 Emisiones DGT

7 AÑOS DE GARANTÍA* COMPROMISO DE CALIDAD KIA

D. Félix Pinar Reina fue reelegido Presidente de la Asociación para un nuevo mandato.

El pasado 29 de junio, en el transcurso de la Asamblea General Ordinaria convocada por AECA, la candidatura de D. Félix Pinar Reina junto con los restantes miembros de la que habrá de ser su Junta Directiva, fue reelegido Presidente de la Asociación para un nuevo mandato. Entre los diversos puntos tratados, AECA destacó el logro de haber cerrado de manera favorable el periodo concursal mantenido estos últimos años, gracias en gran medida al apoyo recibido por las empresas asociadas.

Se encuentran entre los objetivos de AECA, el reto de lograr que se equiparen en ayudas, subvenciones y tipo de IVA la actividad de alquiler de vehículos a la de todas las actividades relacionadas con el Sector Turístico en Andalucía, por su contribución al progreso del tejido empresarial en la Comunidad Autónoma.

Desde la experiencia del Sr. Pinar adquirida en la empresa familiar, cuya actividad inicial se remonta al año 1982 y sus avanzados conocimientos en marketing empresarial y comunicación, conocedor de primera mano de las carencias que atraviesa la actividad debido a la paralización del sector ocasionada por la pandemia, asegura que es necesaria la implicación de todos en el "proyecto común" de ajustar la Industria Turística de Andalucía a la "era postcovid". Insiste en la necesaria adaptación de las empresas de alquiler de vehículos sin conductor a los retos actuales a los que, asegura el Sr. Pinar, ***"nos hemos enfrentado desprovistos de las herramientas adecuadas y aun así no hemos cesado en el empeño de dar el mejor servicio posible"***, en la importancia del papel que juega la digitalización, la utilización de recursos que generen intereses comunes, la constante formación y el mantenimiento de una sinergia con todos los sectores para continuar progresando.

AECA representa al sector de Alquiler de Vehículos en Andalucía desde hace más de 50 años. A día de hoy, con la colaboración y el valioso apoyo de todos sus asociados, la Junta Directiva de AECA mantiene la línea marcada desde sus inicios, facilitar la actividad del gremio y, partiendo de sus necesidades, proveer de herramientas y acuerdos comerciales que contribuyan en lo posible a mejorar su gestión empresarial.

D. Félix Pinar Reina

"El mundo está cambiando muy rápido y el sector del automóvil no permanece de espaldas a estos cambios"

Jesús Cenalmor

Nuevo Director de B2B en España de Stellantis

Jesús Cenalmor, de 44 años, casado y con dos hijos, es Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad Complutense de Madrid. Inició su actividad profesional en 1998 en Citibank Group SAU. Se incorporó a Groupe PSA en 1999 en la Dirección de Ventas de Citroën España como Jefe de Zona VN, cargo que ocupó hasta 2005. En ese momento pasó a ser Responsable de Calidad y Métodos de la Dirección Nacional de Ventas, hasta que en 2006 fue nombrado Responsable de Ventas a Flotas y Renting. En 2012 asumió la Coordinación Nacional de Ventas de Citroën España, así como la responsabilidad de operaciones Comerciales y Coordinación Red. En 2017 fue nombrado Responsable Comercial de Servicio de PCD en el seno de la Dirección de Servicios y Piezas de Groupe PSA. Desde octubre de 2020 era Director de Piezas y Servicios de Groupe PSA.

1.Su incorporación como Director de Ventas B2B de Stellantis Iberia llegó el pasado abril en un momento complicado ¿Cómo se enfrentaron a esta situación inédita que estamos viviendo y que retos se les plantearon?

Después de muchos años en distintos puestos de responsabilidad dentro del Grupo PSA, vuelvo a lo que fueron mis orígenes en Citroën (B2B) en un ámbito complicado a la vez que apasionante. Cierto que nos está tocando vivir momentos realmente duros con la pandemia y la posterior crisis de semiconductores, que todos conocemos, aunque también es cierto que afrontamos esta crisis bajo el paraguas y con la fuerza del Grupo Stellantis.
Nuestros retos en España son claros, mantener la posición de las marcas ya consolidadas en el B2B y potenciar las marcas con capacidad de crecimiento aprovechando el know-how y la fuerza del Grupo.

2. ¿Cómo cree que está afectando el nacimiento de Stellantis, la fusión de PSA y FCA, en lo que a ventas corporativas se refiere?

Sin duda la fusión de estos dos grandes grupos, con cifras de negocio muy similares y muy complementarios, si analizamos los mercados en los que operan, hace que podamos coger lo mejor de cada uno para poder ser más eficientes y dar a nuestros clientes el mejor de los servicios. Manejar un elenco de marcas tan numeroso y además complementarias entre sí, hace que dispongamos de

un porfolio muy amplio que ofrecer a nuestros clientes cubriendo prácticamente el 100% de sus necesidades a nivel de movilidad.

3. ¿Podría decirnos cómo consigue gestionar más de 10 marcas diferentes? ¿Tiene algún consejo en cuanto a planificación?

A pesar de ser muchas marcas, cada una tiene su identidad y un ADN propio que hace que sean totalmente diferentes. Me parece pretencioso dar consejos con el poco tiempo que llevo en el puesto, aunque sí he decir que es crucial homogenizar procedimientos con todas las marcas y tener muy clara la estrategia Stellantis. Estrategia que debe de prevalecer y estar alineada con la que se establece después para cada marca.

4. Tras un año 2021 marcado quizás más de lo que se esperaba por la pandemia, ¿cuáles son sus previsiones para el 2022 en cuanto a crecimiento y volumen de unidades en ventas B2B? ¿Qué peso tendrá el Rent a Car?

Es cierto que la crisis mundial de los semiconductores (provocada por la pandemia) está lastrando una recuperación en el sector de la automoción, que todos esperábamos en V y que parce que va a ser en U. Otros sectores están recuperándose muy rápido y nosotros esperamos sin dudas volver a cifras de 2019 en el momento en el que se regule el suministro. En el caso de las ventas B2B, esperamos que su peso siga creciendo como hasta ahora. En lo que respecta a Rent a Car es sin duda un canal que ha sufrido especialmente en esta pandemia. Nosotros sin duda seguiremos apoyando este canal.

5. ¿Cuál es su valoración sobre el paquete de medidas Fit for 55 de la Comisión Europea, por la que se obliga a reducir al menos el 55% de las emisiones de C03 en 2030 respecto a 1990, frente al 23% que estaba previsto en nuestra Ley de Cambio Climático? ¿Cree que la industria de la automoción está preparada para cumplir estos objetivos en España?

El mundo está cambiando muy rápido y el sector del automóvil no permanece de espaldas a estos cambios. Las exigencias de reducciones de emisiones son realmente ambiciosas para un sector como el nuestro. No obstante, el Grupo STELLANTIS está firmemente comprometido con el medio ambiente. Acaba de presentar un ambicioso plan de electrificación que supondrá la inversión de más de 30.000 millones de euros hasta 2025, con una oferta renovada de vehículos eléctricos con autonomías de 500-800 km y capacidad de carga rápida para 32 km por minuto, basados en plataformas flexibles. El objetivo es que más del 70% de las ventas en Europa y más del 40% en Estados Unidos sean de bajas emisiones en 2030. Ya antes de que termine este año, el 100% de la gama de vehículos comerciales ligeros estará electrificada en Europa y se habrán lanzado los primeros modelos con pila de combustible de hidrógeno.

6. Hasta el momento, ¿qué tecnología prefieren las flotas? ¿Qué porcentaje de las ventas de vehículos electrificados corresponde a vehículos corporativos?

Las flotas son algo más lentas a la hora de adaptarse a los cambios, ya que en muchos casos hay que esperar 4 o 5 años hasta que hagan la siguiente renovación para poder estudiar nuevas opciones. Es cierto que creo que ya hemos pasado esa travesía del desierto y el peso de vehículos LEV está cogiendo una buena tendencia en las flotas. Uno de los puntos más importantes dentro del árbol de decisión de los Responsables de flotas es el TCO. Es muy importante que el coste de uso sea el adecuado. En este momento, el TCO de los coches LEV se está acercando cada vez más al de los vehículos térmicos por lo que ya no sólo las empresas que podríamos llamar "early adapters" (que son las empresas con una política de Responsabilidad Social muy clara) son las que nos piden estas ofertas. Todas las empresas se quieren sumar a las bajas emisiones, ven que además de comprometerse con el medio ambiente, reducen sus costes. Es cierto que sin un programa claro de incentivos por parte del gobierno es muy difícil poder ajustar por el momento estos TCO´s.
A cierre de agosto, el peso de los vehículos LEV sobre las ventas totales supone el 5,7%. En el caso de las ventas B2B el peso de los vehículos LEV es de un 8,4% lo que demuestra una clara tendencia de adaptación por parte del B2B.

7. Se habla de un cambio de paradigma en cuanto a la nueva movilidad, dejando cada vez más de lado el coche en propiedad y evolucionando hacia el pago por uso en fórmulas como las del Rent a Car, el carsharing o el renting. ¿Están notando esta transformación o evolución desde Stellantis?

Absolutamente. En Stellantis disponemos de dos compañías de movilidad como son Free2move y Leasys que ofrecen todo tipo de soluciones no sólo de movilidad, sino itambién de conectividad, adaptándose a la demanda actual de los clientes.

8. ¿De qué manera les ha afectado la crisis global de falta de suministro de microchips en Stellantis España? ¿Cuándo prevén volver a la normalidad en este sentido?

Esta es una crisis que afecta al sector del automóvil en todo el mundo, en un contexto de crisis sanitaria que hace al mercado fluctuar. Desde el inicio de la pandemia, conducimos la actividad día a día, planta por planta, adaptando la actividad industrial a la tendencia del mercado y teniendo en cuenta las diferentes situaciones. Esperamos que la situación vaya mejorando a final de año.

9. En cuanto a proyectos, ¿Qué novedades y lanzamientos tiene previsto Stellantis para el futuro próximo?

El plan producto de todas las marcas es apasionante. Prácticamente todas las marcas tienen una novedad producto al año (y en algunos casos más). Me gustaría destacar algunas que creo que son especialmente reseñables como el nuevo Opel Astra que nos llega el mes que viene, el Alfa Romeo Tonale que nos llega el año que viene y con el que la marca se incorpora al carro de los LEV. Nuevo Citroën C5 X con el que la marca vuelve al segmento de las berlinas en el segmento D. El nuevo Jeep Compass y el Peugeot 308 que se lanzaron antes del verano. Nuevo Fiat Ducato que acabamos de presentar con una versión eléctrica. Partner, Berlingo y Combo eléctricos que nos llegan a final de este año. Sinceramente, es un lujo contar con esta gama de productos.

El nuevo Jeep Compass 2021

Nuevo Citroën C5 X

Nuevo Fiat Ducato que acabamos de presentar con una versión eléctrica

El nuevo Fiat 500 eléctrico combina la movilidad más avanzada al más puro estilo Cinquencento

El Nuevo 500 se caracteriza por una serie de detalles exclusivos como sus faros full LED con un «diseño Infinity».

Fiat 500

CARMEN ESPADA

FIAT YA DISPONE DE LA TERCERA GENERACIÓN DEL 500, CON MÁS ESPACIO, MÁS TECNOLOGÍA Y ESTILO, PERO CON EL MISMO ESPÍRITU DE SU CINQUECENTO DE 1957. LA VARIANTE DE CERO EMISIONES DEL COCHE URBANO ITALIANO FORMA PARTE DE UN PROYECTO TOTALMENTE NUEVO, CON EL QUE LA MARCA ITALIANA QUIERE RENOVAR SU FLOTA ADAPTÁNDOLA A LA FILOSOFÍA "ECO-FRIENDLY".

Fiat abraza los valores de movilidad sostenible y convierte su Cinquencento en el nuevo 500 totalmente eléctrico. Para ello recaba el apoyo de personajes relevantes en conciencia medioambiental, como el actor Leonardo DiCaprio.

Esta conciencia es compartida por otras empresas italianas, como Giorgio Armani, Bvlgari y Kartell, con quienes Fiat ha lanzado los "One-Offs", tres ejemplares únicos y exclusivos del nuevo 500 eléctrico que se han producido gracias a la voluntad y el compromiso de hacer un mayor uso de materiales sostenibles, naturales y reciclados. Todos los ingresos derivados de la venta de estos tres modelos exclusivos: el 500 Giorgio Armani, el B.500 «MAI TROPPO» by Bvlgari y el 500 Kartell, irán a una de las organizaciones medioambientales de Leonardo DiCaprio.

ESTILO Y DISEÑO EXTERIOR

En general, el aspecto del Nuevo 500 en sus tres variantes, descapotable, berlina y 3+1, transmite un carácter más fuerte y robusto, más compacto y elegante, con líneas limpias, esenciales, simples y sinuosas. El modelo 3+1 introduce "la puerta mágica", una puerta lateral extra para facilitar el acceso al habitáculo. El diseño del chasis está mejor proporcionado, lo que da como resultado una percepción de mayor estabilidad y presencia dimensional.

El frontal, vertical como en la versión de 1957, es menos achatado y se ha acentuado la sensación dinámica de la vista lateral. Aparece por primera vez un logotipo 500 específico, en lugar del logotipo de Fiat.

Los faros, un poco más elípticos, siguen siendo emblemáticos. Son tecnológicos y modernos, lo que da como resultado un aspecto más atractivo, mientras que las manillas de las puertas están completamente al ras, con un vano para el desbloqueo eléctrico.

La esencia de la nueva plataforma le ha dado al 500 de tercera generación una presencia increíble: es más ancho y más largo en 6 centímetros, la distancia entre ejes se ha ampliado 2 centímetros y las ruedas son más grandes y están más separadas, aportándole más personalidad y una mayor habitabilidad, a pesar de una longitud que sigue siendo inferior a 4 metros.

Las tres variantes del 500e: la berlina, el descapotable y el 3+1, con una pequeña puerta en el lado del pasajero que se abre en dirección opuesta.

INTERIOR RENOVADO

Por dentro, el 500 eléctrico es completamente nuevo y elegante, con claras referencias a elementos de la primera generación. Hay más espacio detrás de los hombros y para las piernas, mientras que el fondo plano permite alojar las baterías de litio sin comprometer la capacidad del maletero, que permanece sin cambios. El resultado es un entorno bien diseñado, sobrio, con menos botones y líneas esenciales, armonioso y que transmite sostenibilidad.

Al igual que para el Fiat 500 Hybrid, incluida la versión eléctrica, algunos niveles de equipamiento también tienen asientos hechos con hilo «Seaqual» con plástico recuperado del mar, mientras que otros hacen un uso considerable de la ecopiel en lugar de la piel auténtica.

El nuevo 500 amplía la habitabilidad ligeramente, con más espacio detrás de los hombros y para las piernas.

AUTONOMÍA Y RECARGA

La autonomía y el tiempo de recarga son dos cuestiones clave para los clientes. Las baterías de iones de litio con una capacidad de 42 kWh permiten que el nuevo 500 tenga una autonomía de hasta 320 km en el ciclo WLTP.

Para optimizar el tiempo de recarga, el modelo está equipado con un cargador rápido de 85 kW. Con él se necesitan solo 5 minutos para disponer de una reserva de energía suficiente para recorrer 50 kilómetros, más de lo necesario para un uso diario medio. Y el cargador rápido también puede recargar la batería al 80 % en solo 35 minutos.

También se ha pensado en soluciones de recarga doméstica: el easyWallbox se puede conectar a una toma de corriente normal y permite recargar el 500 con una potencia de carga de hasta 3 kW, estabilizando la carga energética. Además, el easyWallbox está preparado para actualizar la potencia a 7,4 kW, proporcionando una recarga completa en casa en poco más de 6 horas. El modelo también viene con un cable modo 3 para recargas de hasta 11 kW en la red pública.

La toma Combo 2, ubicada en el lateral trasero derecho del vehículo, permite una recarga tanto en corriente alterna como continua.

CONDUCCIÓN DIRIGIDA Y AUTÓNOMA

El nuevo 500 se equipa con tres modos de conducción: Normal, Range y Sherpa, que se pueden seleccionar dependiendo del estilo de conducción. El modo Sherpa optimiza los recursos disponibles para garantizar que el conductor llegue a su destino. El modo Normal es lo más parecido a conducir un vehículo con un motor de combustión normal, mientras que el modo Range activa la función de «One Pedal Drive» para conseguir una desaceleración mayor que con un motor de combustión normal.

El motor tiene una potencia de 87 kW que permite una velocidad máxima de 150 km/h (autolimitada) y una aceleración de 0 a 100 km/h en 9,0 segundos y de 0 a 50 km/h en 3,1 segundos.

Pero el automóvil del futuro no es solo un coche urbano eléctrico, sino que va un paso más allá: pasa al siguiente nivel al ser el primer vehículo de su segmento en ofrecer la conducción autónoma de nivel 2 ofreciendo las siguientes tecnologías:

- Cámara de visión trasera de alta resolución.
- Control de crucero adaptativo inteligente (iACC) y centrado de carril.
- Asistente inteligente de velocidad (Intelligent Speed Assist).
- Detector urbano de ángulo muerto (Urban Blind Spot).
- Aviso en pantalla con recomendación de descanso del conductor (Attention Assist).
- Sensores de 360° para detectar obstáculos.
- Más de 6 horas. El modelo también viene con un cable modo 3 para recargas de hasta 11 kW en la red pública.

NUEVO TIPO CITY SPORT Y NUEVO TIPO CROSS: ¡SE AMPLÍA LA NUEVA GAMA!

La gama Tipo, de 4 y 5 puertas y Station Wagon, se ha renovado por completo y se ha ampliado con el «**Nuevo Tipo Cross**»: el eslabón perdido de un crossover.

Nuevo Tipo Cross, el crossover al estilo Tipo: emotivo, distintivo y dinámico, ideal para gente joven y familias.

El Nuevo Tipo se ha renovado en su diseño y tecnología a bordo: la mejor seguridad e infoentretenimiento de su segmento, además de nuevos motores.

Nueva gama de motorizaciones: más respetuosa con el medio ambiente y mayores prestaciones.

Nuevo Tipo City Sport, la nueva versión que presenta un diseño atrevido, los mejores sistemas de seguridad e infoentretenimiento de su clase y una gama de motores ecológicos de altas prestaciones.

Se amplía así la gama Tipo recientemente renovada, en términos de motores, estilo, versiones y tecnología, disponible ahora con una nueva estructura que se articula en tres ejes diferentes: **Life, Sport y Cross.**

NUEVO CITY SPORT

Diseño atrevido y carácter distintivo: emblema específico «Sport» debajo del retrovisor delantero y su color de carrocería exclusivo Gris Metropoli adornado con llantas de aleación diamantadas de 46 cm (18”) y numerosos detalles en negro brillante.

Mejores sistemas de seguridad e infoentretenimiento de su clase: carácter deportivo, donde destaca el techo negro, perfectamente a juego con el nuevo volante deportivo, ahora más compacto y pequeño para una mejor ergonomía.

Motores eficientes y ecológicos: Disponible en las variantes de carrocería de 5 puertas y Station Wagon, y puede equiparse con el turbodiésel 1.6 MultiJet de 97 kW (130 CV) o el nuevo gasolina 1.0 GSE T3 de 74 kW (100 CV).

NUEVO TIPO CROSS

Nuevo look del Tipo: más moderno, más dinámico y más elegante, se ha rediseñado la parrilla del nuevo frontal, donde destaca el nuevo logotipo de Fiat, con la inscripción FIAT.

Nuevo Tipo Cross, el crossover al estilo Tipo: La familia Tipo se ha ampliado con la llegada de una nueva carrocería. Fiat lanza el Nuevo Tipo Cross, que se suma a sus otras tres variantes de carrocería (4 puertas, 5 puertas y Station Wagon): un auténtico crossover, dirigido a un público objetivo completamente nuevo.

Seguridad y tecnología tope de gama: reconocimiento de señales de tráfico, asistente de velocidad inteligente, sistema de alerta por cansancio, sistema adaptativo de luces de carretera, detector de ángulo muerto y sensores de aparcamiento delanteros.

*Según el ciclo WLTP: el dato específico puede variar según la combinación de equipamiento/versión.

DATOS DE INTERÉS

Fiat 500 Passion 3+1 42 Kwh

Peso: 1.395 kg.

Longitud: 3,632 m.
Anchura: 1,683m.
Altura: 1,527 m.
Batalla: 2,322 m.

Capacidad del maletero: 185 litros.

Emisiones de CO_2: Cero

TOTALMENTE CONECTADOS

El 500 de tercera generación es el primer vehículo de la casa italiana equipado con el nuevo sistema de infoentretenimiento UConnect 5, la plataforma conectada diseñada para el futuro. Ofrece una integración perfecta con el smartphone, ofreciendo una pantalla táctil de alta definición de 10,25" en formato 16:9, con desarrollo horizontal que se adapta perfectamente al salpicadero del vehículo.

El UConnect 5, combinado con el Telematic Box Module, no solo proporciona la función obligatoria de llamada de emergencia, sino también una serie de servicios de conectividad innovadores para el cliente como son My Assistant, My remote, My Car, My Navigation, My Wi-Fi, y My Theft Assistance.

El salpicadero tiene un diseño elegante gracias a los botones minimalistas ordenados como un teclado de piano, al panel de instrumentos redondo y al volante con dos radios.

NOS HA GUSTADO

EXPERIENCIA ACÚSTICA "DE PELÍCULA"

El nuevo sistema de infoentretenimiento UConnect 5 proporciona al cliente una experiencia de usuario cómoda e inalámbrica.

En el escenario automotriz mundial se exige por ley a los vehículos eléctricos un aviso sonoro para los peatones a velocidades de 20 km/h. Son los denominados sistemas de aviso acústico, AVAS (Acoustic Vehicle Alert System), que prácticamente son los mismos en todos los coches y consisten en un sonido eléctrico trivial. La casa Fiat ha personalizado ese sonido alegando que "un momento de recuperación y reactivación como este requiere una banda sonora que acompañe a la «nueva normalidad»". De ahí la elección única y original que se ha incluido como aviso sonoro del nuevo 500, el cual, a más de 20 km/h, transforma la señal acústica en "música" utilizando la melodía compuesta por Nino Rota para Amarcord, una película que simboliza la cultura y el desenfado italianos, al igual que el 500.

Se puede escuchar en:
https://www.fiat.es/500-electrico "La brisa silenciosa"

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.

HYUNDAI

5 AÑOS DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM | **8 AÑOS GARANTÍA DE BATERÍA**

Gama TUCSON: Emisiones CO_2 (gr/km): 136-162. Consumo mixto (l/100km): 5,2-7,1. Gama Nuevo Hyundai KONA HEV: Emisiones CO_2 combinadas (gr/km): 112-115. Consumo combinado (l/100km): 4,9-5,1. Gama KONA EV: Emisiones CO_2 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 CO_2 combinadas (gr/km): 103. Consumo combinado (l/100km): 4,5. Gama SANTA FE: Emisiones CO_2 (gr/km): 163-180. Consumo mixto (l/100km): 6,2-6,9. NEXO: Emisiones CO_2 (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

El proyecto secreto de Chevrolet

La compañía suele utilizar esta red social para publicar única y exclusivamente imágenes de proyectos de las distintas marcas de la corporación de EEUU, tanto actuales como pasados. Esto a veces supone la publicación de increíbles bocetos de imposibles deportivos futuristas, hasta algunas variantes inéditas de los modelos actuales de la compañía.

La marca, además ha querido sorprender ofreciendo una información muy escueta sobre el prototipo, lo que ha generado aun más conversación entre los usuarios que siguen su perfil.

Parece ser que en 1962 fue desarrollado este prototipo del inédito Chevrolet Corvette Sting Ray con una segunda fila de asientos. Cabe destacar que a nivel estético no hay demasiados cambios entre esta variante y el Chevrolet Corvette Sting Ray coupé de 1963, salvo unos pocos detalles ornamentales.

Por tanto, este prototipo es prácticamente idéntico pues, cuenta, además, con la típica ventanilla trasera dividida que caracterizó al modelo 1963, el Corvette 'Split Window'.

No se precisa, sin embargo, si el prototipo fabricado era un verdadero vehículo funcional o si tan solo se trataba de un modelo a escala natural, el caso es que parece un ejemplar más del Chevrolet Corvette 1963, salvo por la línea de techo más abombada en la zona trasera, visible desde su vista lateral.

Por tanto, no sorprende la expectación causada entre los seguidores de la marca al desvelar este proyecto real, un estudio que realizó la compañía estadounidense a principios de la década de los sesenta, que hasta ahora había sido mantenido en completo secreto, y que nació como fruto del deseo de la compañía de crear un rival a la medida del Ford Thunderbird, que contaba con un interior 2+2, por lo que decidieron crear una variante de 4 plazas de su deportivo estrella, el Chevrolet Corvette.

Sin duda, la pandemia ha cambiado los patrones de movilidad y las necesidades de movilidad que generamos.

Lola Ortiz, directora general de Infraestructuras de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid

MADRID

1. Desde que ostenta el cargo de directora general de Infraestructuras de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, ¿Cuáles diría que han sido los mayores retos a los que se ha enfrentado en materia de movilidad?

Me incorporé como Directora General de Planificación e Infraestructuras de movilidad en septiembre de 2019 y han sido dos años cargados de muchas sorpresas y retos, el más relevante, sin duda, fue la pandemia del COVID y como esta impactó no solo en la movilidad de todos los ciudadanos sino también en los patrones de movilidad de los mismos. Aparecieron nuevos condicionantes de aforo y distancias de seguridad que modificada de forma radical los parámetros para los que estaba diseñado el transporte público de toda la ciudad, por otro lado, se instaló el miedo al contagio, que también ha sido un fenómeno que ha influido mucho en los patrones de movilidad y nuevas formas de trabajo. Ha sido un reto muy importante que aún estamos evaluando y viendo como va a afectar al futuro de la movilidad de las ciudades. Otro gran reto al que nos tuvimos que enfrentar el pasado año fue la borrasca Filomena y la posterior helada. Una nevada de este calibre, con un periodo de retorno de más de 100 años, que superó con creces las previsiones de la agencia española de meteorología, junto con la helada posterior, puso a todas las administraciones en jaque. El gran problema era el abastecimiento de comida y de combustibles a todos los ciudadanos y poder generar vías de escape para las situaciones de emergencias que se fueron generando.

Sin embargo, de todas estos retos y desafíos, me quedo con un aprendizaje y algo positivo, que es la solidaridad de la gente, tanto durante la parte más dura de la pandemia, como durante la borrasca Filomena.

2. Tras el nuevo paquete de medidas del plan Fit for 55 anunciado por la Comisión Europea el pasado 14 de julio que obligará a reducir al menos el 55% de las emisiones de C03 en 2030 respecto a 1990, frente al 23% que estaba previsto en nuestra Ley de Cambio Climático, ¿Qué políticas se están llevando a cabo en estos momentos o se prevén implantar desde el Ayuntamiento de Madrid para impulsar el transporte sostenible en en la ciudad? ¿cree que se podrán cumplir?

El nuevo equipo de Gobierno desde que tomó posesión en el Ayuntamiento de Madrid, ha tenido como objetivo cumplir la normativa ambiental europea, que lamentablemente nuestra seguíamos incumpliendo reiteradamente durante los últimos años y por lo que estábamos incursos en un procedimiento sancionador. Por este motivo en septiembre de 2019 se presentó la Estrategia de Calidad del Aire Madrid360, una estrategia global para toda la ciudad de Madrid, que incluye más de 200 medidas de calidad del aire y de adaptación y mitigación al cambio climático. Una gran parte de estas medidas son medidas que afectan de lleno a la movilidad de nuestra ciudad. Otras medidas incluidas en la Estrategia requerían modificaciones normativas y para ello, en menos de dos años, ya se han aprobado por primera vez en nuestra ciudad una Ordenanza de Calidad del aire y recientemente se ha aprobado también una nueva Ordenanza de movilidad sostenible. Con esta nueva ordenanza de movilidad sostenible se crean dos nuevas zonas de bajas emisiones, la zona de bajas emisiones de

Plaza elíptica y Madrid zona de bajas emisiones, además de la ya existente Madrid Central que se renombra como Madrid Centro y que se irán implementando paulatinamente. Con estas ZBE se cumple también con la nueva Ley de Cambio Climático aprobada por el Gobierno de España. Con la entrada en vigor de estas zonas se impedirá que los vehículos más contaminantes entren en la ciudad de Madrid. Para ayudar a los ciudadanos a este cambio en el tipo de vehículos se van a lanzar ayudas para las renovaciones de flotas de particulares, de vehículos de distribución urbana de mercancías, de autobuses discrecionales, para patinetes, bicicletas eléctricas, etc. También se prevé la electrificación de la flota de autobuses de EMT que para 2027 contará con más de 680 autobuses eléctricos.
Tanto en la Estrategia Madrid360 como en la nueva Ordenanza el eje fundamental de la movilidad de la ciudad recae en el transporte público, complementado con modos de movilidad sostenible e innovadores, por esto también se prevé la construcción de nuevos carriles bici que complementen el Plan Director Ciclista, la creación de carriles BUS o carriles BRT. La creación de los carriles intermodales en todas las calles de dos vías por sentido, etc. Otro elemento fundamental con el que se cuenta es con la tecnología, para mejorar la calidad de los servicios a través de aplicaciones que mantengan al ciudadano informado en todo momento.

Como he comentado un largo listado de medidas que se pueden consultar en la web madrid360.es

3. A su juicio ¿Hacia dónde va la nueva movilidad, no solo en un entorno urbano como en la ciudad de Madrid sino también en el entorno rural?

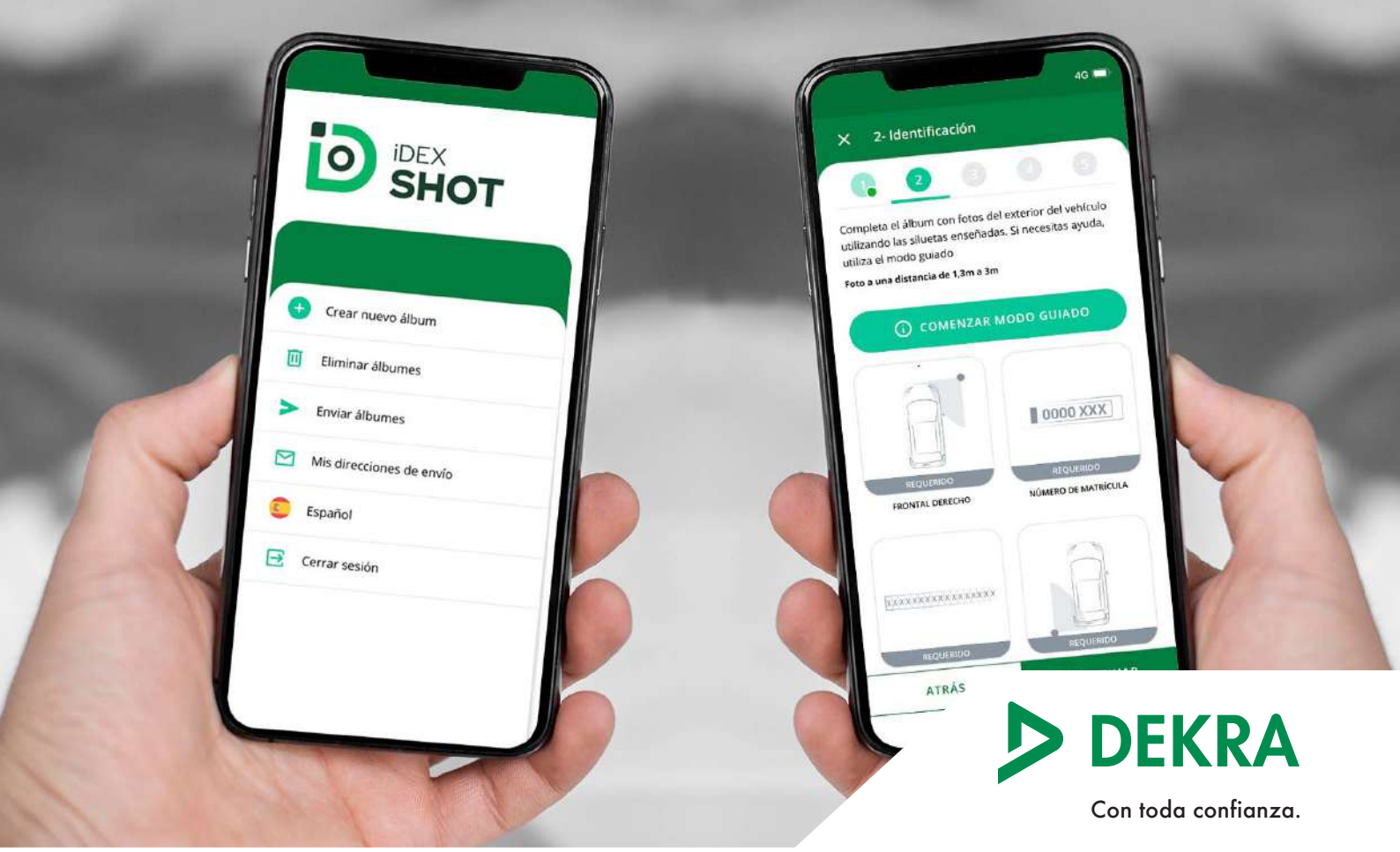
Sin duda la pandemia ha sido una experiencia traumática para muchos ciudadanos que nos han cambiado los patrones de movilidad y las necesidades de movilidad que generamos, se tiende por tanto a las ciudades de cercanía, a la ciudad de los 15 minutos, donde se pueda tener al alcance los elementos esenciales en la vida cotidiana a menos de 15 minutos andando, por lo que se tiende a una movilidad más sostenible, peatonal y ciclista y para las distancias largas contando con el transporte público. Otro rasgo también importante de la nueva movilidad es la movilidad compartida y la no necesidad de los jóvenes por ejemplo de tener un vehículos privado.

4. En su opinión ¿Cuáles son los mayores desafíos que tiene por delante Madrid en materia de movilidad y automoción?

En Madrid tenemos un gran desafío para dotar de transporte público a ciertas áreas que actualmente no están conectadas y que generan estos flujos de tráfico a la ciudad tan importantes y que provocan estas congestiones en hora punta con externalidades tan fuertes en términos de tiempo y de calidad del aire. La flexibilidad horaria y el teletrabajo como herramientas de control de la demanda pueden ayudar mucho a laminar estas horas punta.
Por otro lado, la movilidad compartida tanto en el modo car sharing como en el car pooling también pueden ayudar a laminar estas horas punta reduciendo el número de vehículos.

Otro elemento importante ya de cara a la calidad del aire es el uso de vehículos eléctricos, en este caso, en la ciudad de Madrid se está trabajando con subvenciones para los cambios de vehículos, así como con la instalación de puntos de carga eléctrica en calle y en los propios aparcamientos municipales de la ciudad, etc.

Desde mi punto de vista las empresas del sector de la automoción tienen que evolucionar a empresas de servicios de movilidad. Hay empresas que ya han empezado a trabajar en este sentido.



DEKRA

Con toda confianza.

La solución digital para agilizar el proceso de valoración del automóvil

En DEKRA hemos apostado por ofrecer a nuestros clientes productos y soluciones digitales. Somos conscientes de la importancia de la innovación tecnológica en la prestación de nuestros servicios, por lo que una de las herramientas novedosas que utilizan ya muchos de nuestros clientes es **iDEX Shot**. El proceso se realiza en tres sencillos pasos:

1

Acceso del usuario a través de un código único.

2

Realización de las fotografías por el usuario a través de un modo guiado.

3

Las fotos se almacenan automáticamente en nuestra Web Service para su análisis y valoración.

Beneficios:

- Comunicación, almacenamiento y generación de informes de forma ágil y eficaz.
- Uso guiado, sencillo e intuitivo.
- Platafoma multilingüe.
- Aplicación customizable según imagen corporativa del cliente.

Consíguelo en el App Store

DISPONIBLE EN Google Play

Contacte con nosotros en: **info.comercial.expertise.spain@dekra.com**

DEKRA España

5. 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 materia de movilidad y desarrollo de infraestructuras de puntos de recarga para vehículos eléctricos.

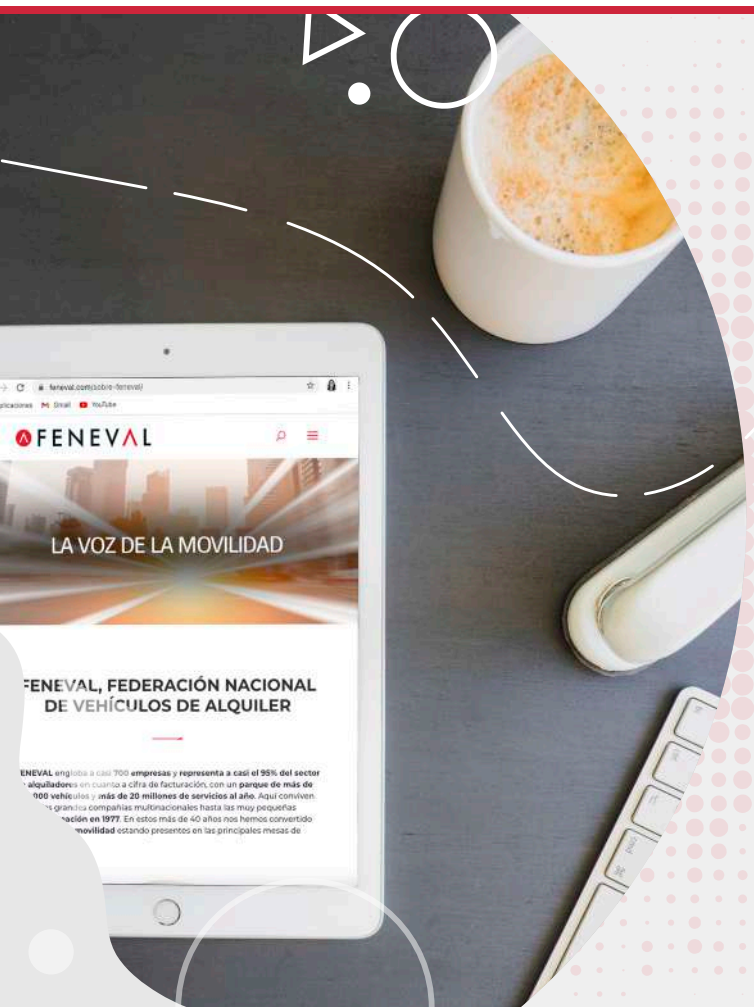
La Colaboración púbico-privada es fundamental como estímulo y palanca de estos cambios tan profundos que se necesitan en el sector de la automoción y de la movilidad en España. Desde el ayuntamiento de Madrid se está trabajando con los concesionarios de los aparcamientos para que éstos se transformen en centros intermodales, que ofrezcan al usuario, no solo una zona para dejar si coche, sino que pueda tener taquillas o lockers para poder recoger sus paquetes, pueda elegir otro modo de movilidad, pueda recargar su vehículo, etc.
Por otro lado, tenemos los Fondos Next Generation y el de recuperación de la Unión Europea donde a través de los PERTES se puede obtener financiación para el desarrollo de proyectos estratégicos para nuestro país considerando esta colaboración público-privada fundamental.

6. Desde el Ayuntamiento, se pone el foco en la potenciación del transporte público, con el apoyo de otros tipos de movilidad, como bicicletas o patinetes, para contribuir a una movilidad sostenible y eficiente. ¿Qué valor da en este sentido desde el Ayuntamiento al desarrollo de otros tipos de modelos de negocio como el Rent a Car o el carsharing, como parte de esa "multimodalidad" disponible para el ciudadano?

Desde el ayuntamiento se da mucha importancia y valor a este tipo de modelos de negocio de car sharin o rent a car, de hecho, hemos reservado de forma piloto ciertas zonas en la ciudad para el aparcamiento exclusivo de este tipo de vehículos, que además son cero emisiones, por lo que no contaminan y reducen el número de vehículos dentro de la ciudad.

7. Desde FENEVAL y el sector del Rent a Car en particular siempre hemos apoyado las soluciones de movilidad menos contaminantes desde la "neutralidad tecnológica" ¿Cuál sería su posición al respecto, cree que el vehículo 100% eléctrico es la única solución?

Desde mi punto de vista no se puede decir que una tecnología es la única, se está trabajando también mucho con el hidrógeno, los bio combustibles, etc. Si que es cierto que hoy en día la tecnología del vehículo eléctrico ya está bastante desarrollada y podemos decir que es un presente, mientras que otro tipo de combustibles aún tienen un poco más de camino antes de poder ser utilizados. Creo que el vehículo eléctrico ya es una realidad que tenemos que aprovechar, pero yo no diría que es la única solución.



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.

¿ES POSIBLE GARANTIZAR EL DERECHO DE DESCONEXIÓN DIGITAL EN LA ERA TECNOLÓGICA?

CARMEN GUTIÉRREZ TORIBIO

Avanzan dos fenómenos imparables de manera simultánea. Uno es la proliferación de los dispositivos electrónicos no sólo como entretenimiento o medio de conexión entre nosotros sino también como herramienta de trabajo. El otro es la mayor concienciación sobre los *usos del tiempo* en el ámbito laboral, familiar y personal, que supone la introducción de nuevas medidas en orden a fomentar y garantizar la conciliación y el respeto del derecho de descanso de los trabajadores. Para tratar de armonizar ambos, en difícil concordia en muchas ocasiones, surge el derecho a la desconexión digital.

Vivimos rodeados de tecnología, en el ámbito laboral y fuera del mismo. No se puede negar que los dispositivos electrónicos hacen la vida más cómoda y facilitan la conectividad; se aprecia de manera clara en el uso de teléfonos móviles, que portamos encima prácticamente todo el día, los ordenadores portátiles que van sustituyendo a los de mesa, las *tablets*, los correos electrónicos como medio de relación virtual personal y profesional, el uso ya extendido de las video conferencias, la utilización de los medios electrónicos corporativos, etc. Pero también está la cara menos amable de la tecnología y se encuentra el abuso de estas herramientas, la fatiga laboral, la exigencia de inmediatez, las jornadas laborales interminables, los límites desdibujados de los horarios y, en definitiva, la exigencia de estar conectado las veinticuatro horas del día, los siete días de la semana. La necesidad de poner coto a estos abusos es lo que ha llevado a regular la desconexión digital.

¿Qué se entiende por **derecho a la desconexión digital**? Es la limitación, fuera del horario de trabajo, al uso de las tecnologías de la comunicación para garantizar el tiempo de descanso y las vacaciones de los trabajadores, así como su intimidad personal. El reconocimiento de este derecho trata de racionalizar el horario de trabajo y favorecer la conciliación, que, a su vez, supone una mejora de la productividad de los trabajadores ya que garantizar el descanso mínimo es clave para el buen desarrollo de las relaciones laborales.

Para comprender el alcance de este nuevo derecho digital se deben tener en cuenta varios elementos confluyentes: la jornada, el horario, las horas extraordinarias, el tiempo de descanso, la salud laboral y la prevención de riesgos, la conciliación laboral, familiar y personal y la intimidad personal del trabajador.

Se introdujo en nuestro marco normativo a través de la trasposición del Reglamento General Europeo de Protección de Datos y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y Garantía de Derechos Digitales en su artículo 88 bajo el epígrafe de derecho a la desconexión digital en el ámbito laboral cuyo mandato obligaba a incorporar tal derecho en la norma básica de las relaciones laborales. Después se recogió en el artículo 20 bis del Estatuto de los Trabajadores que prescribe que «*Los trabajadores tienen derecho a la intimidad en el uso de los dispositivos digitales puestos a su disposición por el empleador, a la desconexión digital y a la intimidad frente al uso de dispositivos de videovigilancia y geolocalización en los términos establecidos en la legislación vigente en materia de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales*» y también en el Estatuto Básico del Empleado Público para el personal al Servicio de la Administración.

El derecho de desconexión digital va de la mano del **derecho al descanso**, que, en contraposición con el primero, tiene

larga tradición en nuestro ordenamiento jurídico. Este arraigado, e incluso podría decirse consolidado, derecho está reconocido tanto en la Declaración Universal de los Derechos Humanos en su artículo 24 que dispone que «*Toda persona tiene derecho al descanso, al disfrute del tiempo libre, a una limitación razonable de la duración del trabajo y a vacaciones periódicas pagadas*», como en la Carta Social Europea o la Carta de Derechos Fundamentales que en su artículo 31.2 preceptúa que «*Todo trabajador tiene derecho a la limitación de la duración máxima del trabajo y a períodos de descanso diarios y semanales, así como a un período de vacaciones anuales retribuidas.*» y nuestro Estatuto de los Trabajadores que impone el contenido mínimo acerca del descanso diario, durante la jornada y semanal.

También en relación con el uso dispositivos electrónicos en el ámbito de las relacionales laborales nos encontramos con un **elenco de derechos** como son el derecho a la intimidad y uso de dispositivos digitales en el ámbito laboral (Artículo 87, LOPDGDD), el derecho a la intimidad frente al uso de dispositivos de videovigilancia y de grabación de sonidos en el lugar de trabajo (Artículo 88, LOPDGDD), el derecho a la intimidad ante la utilización de sistemas de geolocalización en el ámbito laboral (Artículo 90, LOPDGDD) y los derechos digitales en la negociación colectiva (Artículo 91, LOPDGDD).

Por otro lado, no se puede perder de vista que, en tanto que se trata de un derecho de los empleados, también se configura como una obligación para las empresas que han de ser garantes de la desconexión digital, tanto en el trabajo presencial como en el teletrabajo –habiéndose incluido en el texto de la nueva Ley del Trabajo a distancia de forma explícita–. En este sentido, las compañías deberán definir **políticas internas** que fijen las medidas concretas aplicables en aras de garantizar la desconexión digital y prever las medidas específicas en la **negociación colectiva** –donde se ha de ha dejado mayor espacio legal para la concreción de las directrices y obligaciones dada su cercanía y conocimiento a la actividad de la empresa o sector– con obligación de audiencia a la Representación Legal de los Trabajadores previa a la fijación de las políticas empresariales sobre la materia. Además, resulta del todo oportuno llevar a cabo acciones formativas y de sensibilización a sus empleados sobre uso razonable, adecuado, e incluso podría decirse sano, de las tecnologías y medios digitales.

La irrupción de nuevas tecnologías que facilitan en gran medida el trabajo, aumentando la productividad hasta límites que hace poco eran impensables, debe ser modulada para que los trabajadores puedan beneficiarse del progreso sin pagar el peaje de perder su libertad. El abuso de los nuevos instrumentos y la ambición por aumentar el rendimiento necesita de límites que garanticen que el derecho al descanso no solo se mantenga, sino que se amplíe para que la sociedad en su conjunto –empresarios y trabajadores– compartan los naturales réditos del progreso.

Sin duda, la desconexión digital supone un reto importante de futuro, especialmente en estos tiempos en los que el teletrabajo se ha visto incrementado exponencialmente (2,86 millones de trabajadores que, en 2020, han trabajado a distancia aunque fuera de manera ocasional, lo que supone un incremento de un 74,2 % respecto de 2019 según datos de la Encuesta de Población Activa) a raíz de la pandemia y las medidas de contención, que han descubierto esa modalidad de trabajo tan poco explorada en nuestro país en comparación con nuestros vecinos europeos.

En definitiva, a la pregunta de si es posible garantizar el derecho de desconexión digital en la era tecnológica, la respuesta es ... **que debe serlo.**

Carmen Gutiérrez Toribio. Abogada del departamento de Derecho Laboral de Dikei Abogados.
Madrid, septiembre de 2021

Vende tus coches de flota a más de 60.000 profesionales de forma rápida y fiable

- Controla todas tus transacciones a través de nuestra plataforma 100% digital
- Benefíciate de procesos rápidos. ¡Los coches se venden y se cobran en 24 horas!
- Vende en toda Europa con AUTO1.com como único punto de contacto durante todo el proceso

¡Empieza ya!
www.AUTO1.com/es/vender

AUTO1.com

91 258 25 37 clientes@auto1.com

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

NUEVO

OPEL CROSSLAND

EL DISEÑO **ES PARA VIVIRLO**

OPEL

Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 4,6 a 6,7 en ciclo combinado - Emisiones de CO_2 (g/km) mínimo y máximo de 121 a 152 en ciclo combinado.
Valores NEDC: Emisiones de CO_2 (g/km) desde 103 hasta 114.

ECO
DGT
FORD
HÍBRIDO
KUGA
KUGA HÍBRIDO
EL VERANO ES PARA LOS HÍBRIDOS.
Ford
ACERCANDO
EL MAÑANA
GAMA FORD NUEVO KUGA SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 1,4 A 6,6 L/100 KM. EMISIONES DE CO2 WLTP DE 32 A 151 G/KM, MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE. Las emisiones de CO2 pueden variar en función del equipamiento seleccionado.
ford.es