

“Las Administraciones están extremando sus exigencias medioambientales comprometiendo nuestros negocios”, señala Vincent LaBella presidente de Aneval para el que, el *rent a car* “es un distribuidor territorial del gasto que proporciona movilidad para que el viaje-

ro salga de su círculo hacia otros lugares, inyectando ingresos fuera de los complejos hoteleros. La asociación pide a los nuevos gobiernos, local, autonómico y central que, “antes de regular, nos tengan en cuenta y se preocupen por entender la operativa del sector”.

Vincent LaBella, presidente de Aneval, asociación que agrupa a las cinco grandes empresas de ‘rent a car’

“El coche se enfrenta a una crisis de popularidad por su vinculación, interesada, con la contaminación”

■ Ana S. Arjona

— **Ustedes representan a los cinco grandes del rent a car y, en estos momentos, de cambio tecnológico, medioambiental y en el de movilidad, ¿cómo se están viendo afectados?**

— La tecnología está dando paso a nuevas alternativas de movilidad como el carsharing o el alquiler entre particulares a través del móvil. Ahora bien, la competencia nunca puede ser un problema pues nos exige mejorar y siempre es bueno para el usuario. Lo que sí es necesario es que todos los alquileres de vehículo sin conductor operen bajo los mismos criterios fiscales, de seguridad, etc.

Respecto al medio ambiente, partimos de una situación de ventaja, ya que nuestras flotas son muy jóvenes, se renuevan cada nueve meses y son las más descontaminantes con cerca del 80% de los vehículos con emisiones por debajo de los 120 gramos. Sin embargo, parece que las Administraciones Públicas a la hora de legislar no lo tienen en cuenta y están llevando al extremo sus exigencias medioambientales comprometiendo nuestros negocios. Lo que subyace detrás de este fundamentalismo ecologista es un profundo desconocimiento de la operativa de las compañías alquiladoras y de su dinámica.

— **¿Por qué ha tenido Aneval que alzar la voz para defender la buena “reputación” del sector?**

— Aneval lleva años trabajado internamente, pero hasta ahora no había considerado necesario salir a la palestra para defender las buenas prácticas del *rent a car*, sumar fuerzas y hacer sector entre todos. De eso se trata. El vehículo y el turismo, las dos bases de nuestro negocio, están en el punto de mira. El coche se enfrenta a una crisis de popularidad sin precedentes porque las administraciones lo casan interesadamente con contaminación. Y además, se está acusando al *rent a car* no sólo de contaminar, sino de masificar las calles de los principales destinos turísticos sin considerar que tenemos la flota más joven y descontaminante y que proporcionamos una solución de movilidad para que el viajero salga de su círculo hacia otros lugares, inyectando ingresos fuera de los complejos hoteleros. Todo esto deben saberlo las Administraciones y la opinión pública. El *rent a car* es un distribuidor territorial del gasto.

— **Hablan de “autofobia” y de que coche y contaminación, vínculo que cada vez se establece más, no siempre tienen que estar relacionados, ¿no es así?**

— Efectivamente, coche y contaminación no tienen que ser dos palabras que vayan juntas. Los nuevos modelos que conforman nuestra flota son cada vez menos contaminantes y los avances que se están haciendo para buscar nuevas alternativas



AL TIMÓN

Vincent LaBella asumió la Dirección General de Enterprise en España en 2017. Anteriormente fue vicepresidente regional de la compañía en Detroit, Michigan (EE UU). Cuenta con un demostrado historial de liderazgo y ha ganado varios premios durante su carrera, incluyendo el

Exceptional Achievement Award y el President's Award (Premio al Logro Excepcional y el Premio al Presidente). Al igual que la gran mayoría de los directivos senior de Enterprise, LaBella se unió a la compañía a través de su Management Training Programme. En 2001 comenzó su

carrera en Nueva York, donde aprendió el negocio desde abajo y fue ascendiendo hasta conseguir ser Regional Rental Manager.

LaBella es presidente de la Asociación que agrupa a las cinco grandes empresas de *rent a car*, Aneval, desde junio de 2018.

de combustibles son grandes. Sin embargo, el problema no son las flotas de *rent a car* como las nuestras, que se renuevan cada 9 meses como máximo, sino todo el resto del parque español que tiene una media de 12 años de edad. Estos vehículos antiguos son los responsables de los altos niveles de emisiones y son aquellos sobre los que hay que poner el foco.

— **También se refiere el sector como “normativa asfixiante” la proliferación de impuestos medioambientales**

— Ante todo quiero destacar que apoyamos cualquier iniciativa que

ayude a reducir la alta contaminación y hacer más fluida la movilidad en zonas de alta densidad de tráfico, como es el centro de Madrid o las Islas Baleares. Sin embargo, la pluralidad de normativas y la falta de una unidad legislativa en materia medioambiental complica enormemente el funcionamiento habitual del *rent a car*, más aún cuando leyes como la de Cambio Climático del Govern Balear desconoce la operativa de las compañías alquiladoras, pues nuestras flotas son móviles y no exclusivas de ningún territorio.

— **¿Hasta qué punto esta situación se puede relacionar con la turismo-**

fobia en determinadas comunidades y ciudades concretas?

— En Baleares ya se ha acusado a los *rent a car* de ser los responsables de la masificación de turistas y se han planteado incluso limitar el número de vehículos de *rent a car* que puede haber en el archipiélago. No se dan cuenta de que el problema no se soluciona limitando la oferta de coches, sino que pasa por limitar la llegada de turistas. Si cada vez que salen estadísticas de llegadas de turistas internacionales a España que hablan de un aumento de los visitantes se festeja por todo lo alto no tiene sentido que se les prive de la movilidad.

— **Aneval se ha unido contra la Ley de Cambio climático del Gobierno balear, ¿cómo les afecta a ustedes en concreto?**

— El papel lo aguanta todo, pero su contenido denota un desconocimiento

“Se está acusando a las compañías de ‘rent a car’ no sólo de contaminar, sino de masificar las calles de los principales destinos turísticos sin considerar que tenemos la flota más joven y descontaminante”

profundo de nuestro sector. De acuerdo a esta ley, en 2020 el 0,6% de la flota de los *rent a car* tendrá que ser eléctrica y además el 2% de nuestras compras para Baleares. Esto exige comenzar ya con las negociaciones para la flota del año que viene, pero si tenemos en cuenta que la flota es dinámica, es decir, que cambia constantemente en número de unidades y se mueve entre territorios ¿qué se entiende por compras para Baleares? Porque nosotros no compramos flota para ninguna región específica sino que la flota se va intercambiando, como digo, entre territorios ¿Ese 0,6%, cómo se va a medir? ¿en todo momento hay que tener el 0,6%? ¿como media anual? ¿solo en temporada alta? ¿a 31 de diciembre de 2020 o a 1 de enero de 2020? La última resolución del Govern habla de notificar por correo electrónico en formato Excel cada actualización de la flota, volviendo a demostrar el desconocimiento total de la operativa de los *rent a car* al no tener en cuenta que las actualizaciones pueden ser varias al día. Nosotros proponemos unificar los sistemas de operadores y Govern para que éste pueda disponer de la información en tiempo real en todo momento.

— **¿Qué problema plantea a su sector la ‘pegatina medioambiental’ que se exige en Madrid central y la pegatina autonómica que se quiere implantar?**

— Tener que exhibir la pegatina fisi-

ca para acceder a Madrid nos obliga a tener la flota parada hasta que nos llega el distintivo, lo que nos genera pérdidas de un millón de euros al año, a los que hay que añadir el coste de otro millón de euros anual por la adquisición de las etiquetas. Además, la flota es dinámica, se va moviendo por todo el territorio, esto nos obliga a que una pegatina perseguidora, por describirlo de una forma muy gráfica, vaya detrás de la flota para asegurarnos de que cualquier vehículo que venga de otra provincia pueda circular al llegar a la capital. Imagínese la maquinaria administrativa que tenemos que poner en marcha... Además, a esto se suma ahora la pegatina que Baleares exigirá a los vehículos eléctricos, distintivo que, igual que ocurre con el de la DGT, es anacrónico e inoperativo.

Lo que pedimos al Ayuntamiento de Madrid es, simple y llanamente, digitalizar los procesos, automatizar este control de acceso, de la misma manera que tiene telematizado y, por cierto, muy bien hecho, la información sobre el cumplimiento de la ITV o la aplicación de tarifas de aparcamiento en función de las características del coche.

— **Estiman las pérdidas para su sector en más de 2 millones de euros anuales. ¿No es así?**

— Tal y como comentaba, la obligatoriedad de un distintivo físico para acceder a Madrid obliga a las compañías de *rent a car* a tener la flota parada hasta que llega el adhesivo. Este tiempo que las flotas están inutilizadas nos genera pérdidas de un millón de euros al año, a los que se suma otro millón de euros anual de costes por la adquisición de las propias etiquetas. Recordemos que la flota es dinámica, se va moviendo por todo el territorio. Un coche que hoy está en Madrid mañana puede estar en Baleares y al día siguiente en Valencia.

— **La contribución del sector de rent a car al PIB es de 5.000 millones y genera más de 29.000 empleos directos e indirectos. En este sentido, ¿Cuáles son los principales retos que deben acometer para mantener o incrementar estas buenas cifras?**

— Debemos continuar en la línea que hemos mantenido hasta ahora. Están naciendo nuevas opciones de movilidad, pero el reto no es competir contra ellas, sino ser capaces de ofrecer un servicio diferencial. Ofrecemos movilidad sin límites que trasciende las barreras temporales y territoriales. Seguimos ampliando flota, con coches de última generación, y mejorando nuestros servicios para cada vez ser más competitivos. No obstante, todavía nos queda el reto de hacer ver a los usuarios el *rent a car* como una opción de movilidad atractiva, sobre todo en ciudades como Madrid, donde el coche particular no es necesario en la mayoría de los casos.

— **Al Gobierno central que se forme y a los nuevos Ejecutivos autonómicos y locales, ¿qué les piden?**

— Les pedimos algo muy sencillo y lógico, que antes de regular sobre *rent a car* se preocupen por entender la operativa del negocio. Nosotros estaríamos encantados de poder sentarnos con los Gobiernos y que nos pregunten nuestro punto de vista respecto a propuestas o ideas para regular aspectos tan importantes como la reducción de emisiones. En este caso concreto pediríamos que no se obligara a las compañías de *rent a car* a comprar vehículos eléctricos, sino a reducir las emisiones de su flota, pudiendo así escoger nosotros la mejor opción entre los vehículos de tecnologías alternativas para el mercado y el usuario pero cumpliendo con los objetivos medioambientales. No se trata de prohibir sino de incentivar y motivar al cambio.