

INFORMACIÓN ATRA

Nº 193 - Enero / Julio 2012

Asociación Autónoma de Empresarios de Talleres de Reparación de Vehículos de la Provincia de Pontevedra



- ASAMBLEA GENERAL ATRA 2012.
- GESTIONAR LA CONFIANZA DE NUESTROS CLIENTES.
- AUTÓNOMOS, COMPATIBILIDAD ENTRE PRESTACIONES Y TRABAJO.
- REUNIÓN DEL FORO DE TALLERES CON LA DIRECTORA GENERAL DE SEGUROS.



Non apraces máis a decisión.
Apraza o pago, **sen xuros.**



Compra hoxe e paga a prazos sen xuros coa **Tarxeta Comercio.**

Atopa todas as tendas que ofrecen **Tarxeta Comercio** en www.novacomercio.es

Somos un novo banco
cos clientes de toda a vida.



SUMARIO

Editorial	1
Asamblea General ATRA 2012	4
Autónomos, compatibilidad entre prestaciones y trabajo	12
Sistemas de facturación electrónica con aseguradoras	14
España es diferente	16
Las reformas de los vehículos	22
Soy empresario de un taller de reparación de vehículos ¿puedo asumir la prevención? ..	29
Reunión del Foro de Talleres con la Directora General de Seguros	32
Los Informes de Suelos	38
Un importante compromiso de todos con el Medio Ambiente	43
Novedades en el pintado de plásticos termoplásticos	46

DIFUSION INFORMATRA

Nuestro INFORMATIVO es enviado, además de a todos los Talleres Asociados, a las Asociaciones Provinciales de Talleres de todo el Estado, a los Ayuntamientos de toda la provincia, a los Organismos Públicos con competencia en nuestro Sector, a las Entidades Aseguradoras, a los Sindicatos, a las Empresas de Repuestos y Accesorios del Automóvil, y a los distintos medios de Comunicación Social. Nuestra tirada es de 1.100 ejemplares.

EDITA:
A.T.R.A.

PRINCIPE, 22 - 5º • VIGO
TFNOS.: 986 224702 - 986 224703
FAX: 986 224832
E-MAIL: web@atrapontevedra.com
www.atrapontevedra.com

DIRECTOR:
JOSE M. RODRIGUEZ SIMON

IMPRIME:
FEITO, S.L.

DEP. LEGAL:
VG. 197/88

**DISTRIBUCIÓN
GRATUITA**

EDITORIAL

GESTIONAR LA CONFIANZA DE NUESTROS CLIENTES

El valor más importante que puede tener hoy día nuestro taller es la confianza de nuestros clientes. Si bien no podemos luchar contra los factores externos que han llevado a nuestra sociedad a la actual crisis económica, sí podemos hacernos cargo de ciertos elementos que ayudarán a paliar la situación y ser más competitivos en nuestro entorno.

Uno de nuestros principales enemigos a la hora de librar esta cruzada son los talleres clandestinos. En este sentido, desde ATRA venimos denunciando, ante los Organismos competentes, la situación irregular de muchos de estos talleres, realizando, sólo en el último año, más de 150 denuncias ante el Seprona y la Policía Autonómica sobre esta actividad ilícita.

Nuestra consigna es clara; si sabéis de alguien que se encuentre en esta situación no dudéis en denunciarlo a ATRA, es nuestro deber, ya no sólo con el sector sino con la ciudadanía, puesto que genera una inseguridad en el parque automovilístico, al carecer estos pseudoprofesionales de las garantías con que debe contar toda reparación.

Por otra parte, un fenómeno relativamente reciente, y que cada vez está más extendido, es el de los conciertos entre talleres y las aseguradoras. Debemos hacer conscientes a nuestros clientes de su derecho a la libertad en la elección del taller en el que desean reparar y que la aseguradora debe hacerse cargo de la reparación,



independientemente del lugar dónde ésta se lleve a cabo. Son pocos los clientes que tienen conocimiento de su derecho y está en nuestra mano el informarles reiteradamente para que conozcan éste hecho y puedan obrar en consecuencia.

De otro lado, existe un peligro inherente para aquellos talleres que hayan llegado a este tipo de acuerdos con las aseguradoras, pues supone dejar en manos de éstas la gestión de sus clientes y quedar en una situación de dependencia ante ellas, lo que cada uno deberá valorar, en función del tipo de acuerdo alcanzado. No podemos dejar en manos de un agente externo el activo más importante de cualquier empresa, sus clientes.

Un reciente estudio realizado por Gt Motive Iberia en colaboración con la Confederación Española de Talleres (CETRAA), nos revela que para nuestros clientes la confianza es más importante que el precio a la hora de la elección de taller, y que esta confianza viene motivada por tres factores: El trato dado al

cliente, la transparencia en la información que se le ofrece y la rapidez en la reparación del coche.

Por lo tanto el mensaje es claro, y es con el que abrimos este artículo, gestionemos la confianza de nuestros clientes como garantía para nuestra supervivencia en estos tiempos de incertidumbre.

Gestionemos la confianza de manera proactiva, informando al cliente de sus derechos en la reparación de su vehículo y, manteniendo con él un trato cercano, seamos su mejor consejero, no dejando en manos de terceros la gestión de nuestra clientela. Hagámonos protagonistas de esta gestión a través de la mejor herramienta posible, la información. Mostrémosle al cliente nuestra preocupación por su seguridad y bienestar. De esta forma construiremos una cartera sólida, de calidad y estable a largo plazo.

Enrique Fontán Hermida
- Presidente -



AD GRUPO REGUEIRA, S.A.



www.adgruporegueira.es

**Todo para el taller multimarca,
la tienda de recambios y los concesionarios.**



**MECÁNICA, LUBRICANTES, PRODUCTOS QUÍMICOS,
MAQUINARIA, HERRAMIENTA, PINTURA & CARROCERÍA,
NEUMÁTICOS, TUNNING Y ELECTRICIDAD**

DISTRIBUIDOR DE LOS MEJORES FABRICANTES DE RECAMBIOS ORIGINALES



Las piezas de recambio originales distribuidas por la red AD cumplen los requisitos del Reglamento de la Comisión (CE) Nº 1400/2002 Reglamento de exención por categoría.

AD GRUPO REGUEIRA, S.A.



Busca tu tienda más cercana

A Coruña

C/ Galileo Galilei 9-11. Políg. Greta- Bens
C/ Curros Enríquez, 7
Avda. de Castilla 105
Polígono de Bertoa, Parcela 15 H
Rúa Bispo Romero Lema, 89 Bajo
C/ Via Edison, 54 B Políg. Tambre
C/ Lugar de Cimadavila, 77
Avda. do Mar 5/ nº
Avda. de las Plas, 13
Avda. Jesús Fernández Pita, 43 Parc. 118 Políg. Río do Pozo

981.014 001
981.665 311
981.770 546
981.704 003
981.164 712
981.578 066
981.833 926
981.380 966
981.341 355
981.321 190

A Coruña
San Pedro
Betanzos
Carballo
Baio - Zas
Santiago Compostela
Boiro
Ferrol
Fene
Narón

Lugo

Ctra. De la Coruña 202, Ramil
Rúa do Castiñeiro, Parc. 9 - 10 Políg. Sete Pontes
C/ Misericordia 42 - 44 Covas

982.209.264
982.523.400
982.570.616

Lugo
Villaalba
Viveiro

Orense

C/ Río Camba, 13
Avda. de Ourense 120
Avda. de Castilla 53

988.371.450
988.550.031
988.411.055

Orense
Xinzo de Limia
Verín

Pontevedra

Avda. Lavadores 118. Políg. La Gandariña
Avda. de Castrelos 244
C/ Barcelona, 15 Bajo Izda.
Políg. Lalin 2000 Parc. 16 Nave 1
Avda. Montecelo 10
Políg. Castiñeiras, nave 21
Avda. Buenos Aires 58 bajo

986.376.600
986.213.646
986.471.199
986.787.532
986.847.757
986.390.680
986.332.657

Vigo
Vigo
Vigo
Lalín
Pontevedra
Bueu
Porriño

Asturias

C/ Pérez Galdós S/nº Esquina Quevedo
Avda. de los Telares 26 - 28
Políg. Riaño I nº 12

985.286.164
985.563.503
985.669.054

Oviedo
Avilés
Riaño

León

C/ Artesiano Parc. 94 A
Conde de Toreno, 1

987.802.707
987.344.257

León
León

Nuevas aperturas

C/ Curros Enríquez, 2 bajo
Avda. Manuel Piatas Varela 99

986.363.936
881.892.696

Gondomar
Villarrodís-Arteixo



El pasado 21 de Abril ATRA celebró la reunión ordinaria de la Asamblea General de Asociados en el Convento de Vilavella, en la localidad de Redondela, a la que siguió la tradicional cena de confraternidad en el mismo recinto.

En el transcurso de la Asamblea, a la que asistieron más de 200 asociados, los reunidos, de acuerdo con el Orden del Día, aprobaron el acta de la reunión anterior, la liquidación de cuentas anuales correspondientes al año 2011 y el presupuesto de ingresos y gastos para el año 2012, en el que se congela, por cuarto año consecutivo, la cuota de asociados. El Secretario General presentó para su aprobación la Memoria Anual de Actividades del ejercicio 2011, en la que destacó la publicación del Decreto 70/2011, de 7 de abril, por el que se regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos, de sus equipos y componentes, la denuncia a la Comisión Nacional de la Competencia realizada por CETRAA contra Centro Zaragoza y la obtención de una subvención de la Consellería de Trabajo e Benestar de la Xunta de Galicia, que ha permitido la contratación de un Agente de Empleo, subvencionado un año al 80%, y de una Técnico Medioambiental, subvencionada 6 meses al 100%.

Destaca también la implantación del sistema de citas para talleres en la red de ITV de la provincia, las tramitaciones administrativas efectuadas en materia de Industria, así como los 597 trámites en materia de Medioambiente, con especial referencia a los 496 autodiagnósticos ambientales de residuos y, además, los 92 correos electrónicos enviados a todos los asociados y, finalmente en materia de formación hemos impartido un total de 1.134 horas a 162 alumnos, tanto trabajadores desempleados como en activo.

Informa también, en materia de clandestinidad, la presentación de denuncias a través del Seprona de la Guardia Civil, de la Jefatura Provincial de la Policía Autonómica, así como de la Policía Local de Vigo, en su ámbito, de 103 talleres ilegales, solicitando su erradicación o legalización.

Posteriormente el Presidente, Sr. Fontán Hermida, repasó la situación del sector de reparación de vehículos, sin centrarse en la crisis, debido a que la situación es similar a la del año pasado y conocida por todos. Centrando su intervención en el presente, informó sobre la negociación del Convenio Colectivo de Trabajo, del cual se han mantenido cuatro reuniones en los dos últimos meses del año, donde no fue posible



llegar acuerdos, aplazándose la negociación, la cual se ha retomado a principios del mes de mayo.

El Presidente informó de las gestiones efectuadas para la compra de una nueva sede para ATRA, que es uno de nuestros objetivos y único punto del plan de acción que no se ha podido alcanzar, pese a haber visitado varias naves y algún terreno, debido a que los mismos son muy caros tienen problemas de ubicación o dificultades para obtener licencia. Señala que se van a continuar realizando gestiones con los ayuntamientos de Mos y Redondela, contactando también con entidades bancarias, no teniendo fortuna hasta el momento. También indicó que se continuarán haciendo gestiones en este sentido debido a que es imprescindible para ATRA, ya que el centro de formación no cumple los requisitos para su homologación.

A continuación, informó sobre la clandestinidad y las gestiones que se han realizado para lograr su erradicación, siendo éste uno de los principales objetivos que se marcó la Junta Directiva en la anterior Asamblea General, indicando que se han denunciado a más de 150 talleres ilegales a través del Seprona de la Guardia Civil, de la Policía Autonómica y de la Policía Local de Vigo.



Resaltó las reuniones que se han celebrado con distintas organizaciones empresariales y sindicales, solicitando su colaboración en esta materia, así como con los Organismos de la Administración con competencias en nuestra actividad, como el Servicio de Industria, Inspección Provincial Trabajo, Servicio de Calidad y Evaluación Ambiental y Agencia Tributaria, además del Conselleiro de Presidencia, el Delegado de Gobierno en Galicia y la Delegada Territorial de la Xunta en Vigo.

También destacó que para el planteamiento del problema se contó con el apoyo de la Asociación de Autónomos APE Galicia, así como con diversos medios de comunicación, prensa, radio y televisión, para hacer llegar a la opinión pública nuestra denuncia.

Hemos sido informados por la Administración de las múltiples inspecciones realizadas, tanto por el Seprona como por la Policía Autonómica, con 70 expedientes incoados en el año 2011, de las denuncias efectuadas por ATRA.

El presidente, Sr. Fontán Hermida, continúa su información sobre tan importante asunto con diversos datos objetivos que ponen de manifiesto la amenaza real que suponen los talleres ilegales para nuestra actividad, por lo que la lucha contra el intrusismo continuará siendo un objetivo prioritario de ATRA, por lo que solicita a todos los asociados que sigan colaborando para facilitar la ubicación y los horarios de los talleres clandestinos, para su posterior verificación y denuncia por parte de ATRA.

Finalmente, informa que los objetivos de ATRA para el ejercicio del 2011 se han alcanzado en su totalidad y que el plan de acción para el 2012 es dar continuidad a las reuniones de zona, fortalecer el acercamiento a los asociados, continuar con las denuncias de talleres clandestinos, nueva sede social, mantener el contacto con los representantes de las entidades aseguradoras, potenciar la imagen de ATRA, ampliar y mejorar los convenios de colaboración, etc.

A la conclusión de la Asamblea General tuvimos ocasión de participar en una charla coloquio, que corrió a cargo de D. Fernando Cabezas Lefler, Magistrado Juez del Juzgado de lo Social Número 3 de Pontevedra, para hablar sobre el Real

Decreto-ley 3/2012 de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral.

Al término de la reunión de la Asamblea General se celebró la tradicional cena de confraternidad de asociados, en la que contamos con la presencia del Director General de Relaciones Institucionales y Parlamentarias de la Xunta de Galicia, la Delegada Territorial de la Xunta de Galicia en Vigo, representantes del Concello de Redondela, el Presidente de la Cámara de Comercio de Pontevedra, representantes de la Dirección de la Asociación Nacional de Empresas de Comercio y Reparación de Portugal (ANECRA) y representantes de la Guardia Civil.

Previo a la cena y en un sencillo acto el Presidente, Sr. Fontán Hermida, mostró nuestra gratitud y rindió homenaje a diversas personas que han mostrado su compromiso con ATRA a lo largo del tiempo, compartiendo su esfuerzo y su tiempo para hacerla más representativa, como Asociación que perdura y se arraiga en nuestra provincia, haciendo entrega de placas de reconocimiento a las siguientes personas que formaron parte de las Juntas Directivas de 1981 y 1983:

D. AURELIO VARELA FERREIRO

D. DELFÍN GONZÁLEZ PAZ

D. FERNANDO GARCÍA SOUSA

D. JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ VELOSO

D. JOSÉ GREGORES TATO

D. JOSÉ JESÚS FERNÁNDEZ COSTA

D. JOSÉ MANUEL FERNÁNDEZ ALVARIÑO

A todos ellos gracias, muchas gracias.

En el transcurso de la cena disfrutamos con la habitual presencia de esposas e hijos de asociados, que compartieron con nosotros tan agradable jornada, en la que no faltó el tradicional sorteo entre los asistentes de numerosos regalos donados por diferentes empresas colaboradoras y otros aportados por la Asociación, para lo cual, contamos con la



ayuda del monologuista Pepo Suevos, que posteriormente nos obsequió con una magnífica actuación y concluyendo los actos con un animado baile amenizado por un disc jockey, que se prolongó hasta altas horas de la madrugada.

Queremos manifestar nuestro agradecimiento al Presidente de la Asociación de Autónomos, APE Galicia, y al representante de la Asociación Nacional de Empresas de Comercio y Reparación de Portugal (ANECRA), quienes nos hicieron entrega de sendos obsequios conmemorativos.

Nos cabe el placer, una vez más, de llevar al cuadro de honor, por su desinteresada colaboración en los actos festivos de ATRA, a las siguientes empresas:

- A.D. GRUPO REGUEIRA, S.A.
- CECAUTO NORTE, S.A.
- GRUPO DE EMPRESAS GUMERJO
- GRUPO RECALVI
- LADEIRA MOTOR
- MERCURIO HANS ESSER E HIJOS, S.L.
- MIGAL, S.L., ASISTENCIA TÉCNICA DE AUTOMOCIÓN.
- SERTEGO SERVICIOS MEDIOAMBIENTALES, S.L.U. (ANT. REROMAS).
- TEMPU, S.L.
- UNITEC



Asesoramiento Profesional

Grupo Gadi, un servicio de ayuda y asesoramiento profesional, independiente y especializado; con un seguimiento de las acciones definidas, continuo, discreto y pormenorizado, en los diferentes aspectos de la gestión de las organizaciones.

Consultoría • Seguridad • Salud Laboral

El futuro

Continuar avanzando en la mejora de los servicios hacia nuestros Clientes, ayudándoles en las necesidades de mejora de la competitividad de sus organizaciones. Consolidándonos como un sólido referente de profesionalidad, solvencia y garantía real de calidad de servicio al tejido empresarial e industrial gallego.



consultoría • prevención • salud laboral

Cesáreo González, 15 • 36210 Vigo
telf.: 902 905 906
info@gadi.es • www.gadi.net

Santiago • Lugo • Orense • Vigo

REPORTAJE FOTOGRÁFICO





Asociación de Empresarios
de Talleres de Reparación
de Vehículos Automóviles
de la Provincia de Pontevedra



ASAMBLEA GENERAL







AUTÓNOMOS, COMPATIBILIDAD ENTRE PRESTACIONES Y TRABAJO

¿PUEDE UN AUTÓNOMO SER PERCEPTOR DE UNA PRESTACIÓN DE SEGURIDAD SOCIAL Y A LA VEZ CONTINUAR ACUDIENDO AL TALLER?

Son numerosas las consultas recibidas en relación a este tema. Unas veces en el caso de bajas médicas, otras cuando se produce la jubilación o, lamentablemente, cuando se reconoce el derecho a la percepción de una prestación de incapacidad permanente. La respuesta en todos esos casos es muy parecida, pero existen algunos matices.

Podemos hablar de varias situaciones:

- Incapacidades temporales, es decir, bajas médicas.
- Jubilación.
- Incapacidad permanente en los grados de total y absoluta.

INCAPACIDAD TEMPORAL O BAJA MÉDICA:



La percepción de la prestación de incapacidad temporal o baja médica es incompatible con el trabajo. Al solicitar el cobro de la prestación es obligatorio por el autónomo indicar quien le sustituye en la actividad. Puede ser otro autónomo vinculado a la actividad (familiar, socio, dependiendo de la forma jurídica de su

taller) o un empleado, si ya lo hay o se le contrata. Si no hay otros autónomos o empleados, el taller deberá permanecer cerrado.

Las entidades responsables del pago, el INSS o la Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, comprobarán que el autónomo, durante el tiempo que cobra la baja médica, no realice actividad laboral o profesional alguna (inspecciones, detectives, etc.).

Se considera que el autónomo que ha solicitado el cobro de la prestación no puede encontrarse en el taller. Es habitual escuchar en ocasiones: “Estoy en el taller, pero no trabajo”. Esa afirmación no siempre es rigurosa. Cuando se cuestiona qué hace el autónomo en el taller, estando de baja, si no trabaja se produce una contradicción. Debe saberse que hay muchas actividades que consideramos secundarias en el taller, pero que son necesarias y que son trabajo: Atender a un cliente, recibir vehículos, hacer facturas, coger el teléfono, ir a buscar recambios, ir al banco, atender a un perito, gestionar o dirigir el negocio...

Por tanto, si la entidad responsable del pago comprueba que se encuentra en el taller durante la percepción de la prestación de incapacidad temporal o baja médica, como mínimo, le suspenderá el pago. Si se comprueba a través de una inspección de Trabajo, incluso pueden sancionarle.

La percepción de la prestación de incapacidad temporal es incompatible con el trabajo. Un tratamiento distinto tiene el del perceptor de asistencia sanitaria que no solicita la prestación por la baja médica.

JUBILACIÓN:

Una primera consideración. Por el momento, para los autónomos no existe la jubilación parcial. Por tanto, no existe la compatibilidad entre trabajo y prestación de jubilación existente en el Régimen General (trabajadores por cuenta ajena) que pueden jubilarse parcialmente y a la vez trabajar parcialmente.

Por tanto, cualquier actividad que realice, que pueda considerarse “trabajo”, en el sentido más amplio de la expresión, es incompatible con la prestación de jubilación.

La siguiente cuestión es, ¿un autónomo que se jubila puede seguir siendo el titular del taller como persona física?

La respuesta es rotunda, sí (no consideramos en este texto la conveniencia o no de esa decisión). Es el titular de la actividad, pero no realiza actividad laboral alguna. Sobre esta cuestión ha habido una evolución en su interpretación. La cuestión se centra en quién va a sustituir al titular en la gestión y dirección de la actividad (un trabajo que no puede hacer el jubilado).

Conviene conocer que desde finales del año 2008, cuando un administrador societario que se encuentra dado de alta en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos se jubila, una vez expedida la resolución concediéndola por parte del INSS, quedando pendiente únicamente su baja en Seguridad Social en ese régimen, le indican que en el documento de baja en Seguridad Social debe firmar su cese con esos efectos, el nuevo administrador, considerando que él ha cesado en el cargo, pudiendo incluso solicitarle el documento de cese en el cargo y de nombramiento del nuevo, si procediese.

Por tanto, la presencia del autónomo jubilado en el taller, sea el titular del taller como persona física o el administrador de la sociedad, en mayor medida en este segundo caso, podría ser considerada, por la Inspección de Trabajo, incompatible con la prestación de jubilación, y establecida la presunción de que realizan alguna actividad laboral, debería demostrarse lo contrario.

INCAPACIDAD PERMANENTE TOTAL O ABSOLUTA:

Su tratamiento es similar a la jubilación, aunque existen menos pronunciamientos por la menor casuística.

La incapacidad permanente total es incompatible con el ejercicio de la misma profesión/actividad. En el caso de los autónomos titulares de la actividad como persona física están reconociéndose pocas incapacidades permanentes totales cuando existen empleados, ya que se considera que el autónomo, aunque no puede realizar la actividad principal, taller, puede realizar otras que viene efectuando habitualmente: Administrativas, comerciales, etc.

La incapacidad permanente absoluta es para todo tipo de trabajo. Por tanto, salvo algunas excepciones recogidas en la jurisprudencia, casos muy concretos, en esa situación el incapacitado no puede realizar ningún tipo de trabajo.

¿El autónomo incapacitado puede seguir siendo el titular de la actividad?

La respuesta es que sí, pero con los mismos condicionamientos que cuando se produce la jubilación.

SISTEMAS DE FACTURACIÓN ELECTRÓNICA CON ASEGURADORAS

Mensaelect es una empresa orientada al taller, como soporte a la puesta en marcha y utilización del sistema de facturación electrónica con compañías aseguradoras, en colaboración con TIREA.

Facilita la generación de las facturas de los reparadores y se encarga del control de una forma informatizada de su seguimiento hasta el cobro.

Es una Gestora independiente no vinculada a ninguna aseguradora ni grupo de automoción, ni financiero.

El Servicio Mensaelect está orientado al intercambio de facturas electrónicas entre los talleres de reparación de automóviles y las entidades aseguradoras.

GESTIÓN DE FACTURAS:

- Descarga de peritaciones en tiempo real para composición de facturas.
- Intercambio de presupuestos y facturas electrónicas.
- Intercambio de adjuntos a la factura (fotografías, peritaciones adicionales,...).
- Mensajería entre taller y entidad (aceptaciones, rechazos, ...).

PAGO DE FACTURAS:

- Liquidación diaria de facturas aceptadas.

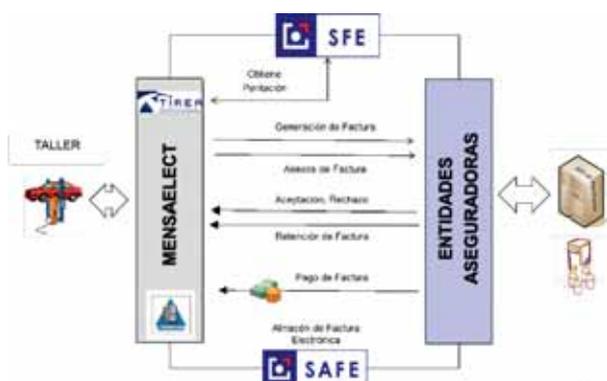
- Información en tiempo real de estado de los cobros.
- Información de saldos.

VENTAJAS PARA EL TALLER

- Reducción de tiempo en la confección de la factura.
- Disminución de costes fijos y variables.
- Facilidad de conciliación contable.
- Reducción del tiempo de cobro (7 DÍAS).
- Reducción de litigios con compañías para el cobro de facturas.
- Para grupos de talleres posibilita la centralización de la gestión (optativo).
- Eliminación del envío de documentación física (papel), finiquitos, duplicados, sellos, sobres, certificados, etc.
- Estadística real de su gestión.
- Mejor previsión de pagos.
- Aumento de productividad.
- Mejora de su flujo de caja.
- Estandarización de su gestión con aseguradoras.
- Eliminación de llamadas de seguimiento.

SERVICIOS DE MENSAELECT A TALLERES

- Aplicación en entorno Web.
- Rápido y efectivo.
- Facilidad de operativa.
- Servicio integral (End to End).
- Atención telefónica y soporte especializado de Lunes a Jueves de 9 a 18,30 horas y Viernes de 8 a 14 horas todo el año.



La factura será validada online, firmada electrónicamente y custodiada en el almacén electrónico de facturas (SAFE). Los originales de facturas podrán ser consultados, impresos (Pdf417), y se almacenarán durante 6 años.

- Garantía de servicio portal (contractual) 99%.
- Garantía de Monitoreo (6 horas máximo) contractual (CTNE).
- Plan de Contingencia (telefonía, espacios, equipos, conexiones) en 24 horas.
- > 88.000 HORAS DE TRABAJO REDUCIDAS.
- > 470.000 LLAMADAS DE TALLERES ATENDIDAS.
- 6,8 DÍAS DE PAGO MEDIO.
- 16 COMPAÑÍAS DE SEGUROS OPERATIVAS.
- > 2.800 VISITAS DIARIAS A LA WEB (800.000 AÑO).

MAGNITUDES ACTUALES

- 13.400 CENTROS DE TRABAJO ADHERIDOS.
- >1.900.000 OPERACIONES REALIZADAS.
- >1.350.000.000 € GESTIONADOS.
- > 1.280.000.000 € PAGADOS A TALLERES.
- > 108.000.000 € GESTIONADOS CON INCIDENCIAS.
- > 9.000.000 € DE AHORRO DE GESTIÓN PARA LOS TALLERES.
- > 36.000.000 € DE INCIDENCIAS CON RESULTADO POSITIVO.



ARTURO AGUD.
Director Mensaelect S.A.



ATENCION TALLERES DE CHAPA

- ☐ **Servicio orientado al intercambio de facturas electrónicas entre los talleres de reparación de automóviles y mas de 16 compañías aseguradoras.**



Gestión de facturas:

- Descarga de peritaciones en tiempo real para composición de facturas.
- Intercambio de presupuestos y facturas electrónicas.
- Intercambio de adjuntos a la factura (fotografías, peritaciones adicionales,...).
- Mensajería entre taller y entidad (aceptaciones, rechazos, ...).

Pago de facturas:

- Liquidación diaria de facturas aceptadas.
- Información en tiempo real de estado de los cobros.

- **COBRO DE LAS FACTURAS EN UNA SEMANA, SIN COMISIONES, SIN COSTES DE MANTENIMIENTO, SIN COSTES DE ALTA.**

- Si está interesado, puede contactar con nosotros en : info@mensaelect.es

Tel: 93.360.04.45 Fax: 93.360.04.46

www.mensaelect.es

- HACEMOS LA VIDA MAS FACIL AL TALLER.
- SOMOS TOTALMENTE INDEPENDIENTES.
- DAMOS SERVICIO A MAS DE 13.300 TALLERES.



Álvaro Hermida Rodríguez
-empresario del sector del automóvil desde 1954-

En el mes de agosto del año 2009, escribí un artículo en esta misma revista que titulaba:

¡CRISIS!

Pasados tres años desde aquel, tengo que felicitar me por el mismo ya que en él se recogían todas las calamidades que nos aquejan hoy día motivadas, sobre todo, por no haber tomado ninguna de las posibles medidas correctivas que en él se apuntaban y por el deterioro imparable de los tres pilares de la democracia, como son: El Ejecutivo, el Legislativo y el Judicial.

Hoy día en el que, de nuevo, estamos en la discusión del Convenio Colectivo del Metal, se me ocurre que es un buen momento para verter unas opiniones que afectan profundamente a nuestras empresas y que tienen por protagonistas, una vez más a los sindicatos.

Creo es el momento de hacer una REFLEXIÓN que acabe con muchos tópicos y que colabore a que, cada uno nos situemos en nuestro sitio, actuando con profesionalidad, alejada de toda demagogia.

En esta España, como digo, tan deteriorada, es necesario abandonar las formas y discurso demagógicos para centrarnos en situaciones reales ante las que se puedan tomar decisiones reales.

Sería bueno que, toda nuestra sociedad, tomásemos conciencia de hacia donde queremos ir. Nuestras



referencias personales son francamente mejorables. En el mundo de la Justicia, muy recientes los escándalos tanto del CGPJ, así como, ayer mismo, el Constitucional. En el mundo empresarial, tampoco ha sido muy edificante el ejemplo dado, hace pocos meses, por el Presidente de la CEOE. Si vemos al mundo sindical la imagen de sus máximos representantes, Méndez y Toxo, con sus constantes intervenciones al estilo de charlatán de feria, no son las imágenes que inviten a su seguimiento. Si pensamos en los políticos, nadie ni nada que copiar. Sus intervenciones llenas de insultos llamándose mentirosos y ladrones con el contra argumento del “tu más” nos llenan de bochorno. Ante este terrible panorama, a mí se me ocurre que deberíamos buscar un líder que convirtiéramos en nuestra imagen señora, una figura representativa que nos sirviera de referencia en nuestro comportamiento. Una figura que sea representativa de: la voluntad, el esfuerzo, el sacrificio, el trabajo y como no, del patriotismo y como resultado de todo ello, la representación del triunfo. Esa figura para mi entender sería ¡Rafa Nadal!.

A este caballero español, nadie le dio nada. Su trabajo le convierte en el mayor trabajador de este país, y su figura será el ejemplo al que todos deberíamos imitar.

No es este artículo para analizar el comportamiento Sindical en sus reivindicaciones, en las que hemos sufrido roturas de lunas, amenazas de incendios y multitud de insultos. Resaltar su última amenaza en la pasada huelga que duró cerca de 60 días, en la que los representantes de los tres sindicatos: CIG, CC.OO. y UGT, me amenazaron (personalmente, en mi empresa) con propagar que en mi taller se hacían muy malas reparaciones para que los clientes no fueran a él. Se me ocurre pensar que esa era la mejor manera, a entender de los Sindicatos, de mantener los puestos de trabajo. Ellos son así.

Quiero dejar constancia de algunas cosas:

La jornadas laborales en España son de 1968 horas año, y las horas de Convenio son 1776. Ciertamente es que estas horas jamás se cumplen, las múltiples, la enorme



cantidad de causas justificadas que se recogen en los Convenios para no asistir al puesto de trabajo lo avalan. Cualquier fallecimiento de un pariente por lejano que sea, es motivo para no asistir al trabajo. Y por supuesto, si el lugar de traslado es fuera de la provincia, habrá que sumarle más días a ese permiso, así como otras múltiples triquiñuelas. España es así.

Resaltar que, de las 8760 horas que tiene un año, tan sólo se reconocen un máximo de 1776 de asistencia a la Empresa, pero como antes digo jamás se cumplen con lo que, un sufrido trabajador en el máximo de las condiciones pactadas, tan sólo invertiría un 20.27 % de las horas de todo el año en asistir a su puesto de trabajo (el rendimiento en ese puesto es otra historia). Si estos números los trasladamos a la vida laboral de cualquier obrero, tendremos las siguientes conclusiones. Una persona, con una vida laboral de cuarenta años, cumpliendo con toda rigurosidad las horas pactadas en convenio, comparadas con su vida real, considerada esta en setenta y cinco años, nos dará el siguiente resultado: $75 \times 8760 = 657.000$ horas de vida. De ellas, dedicaremos a la vida laboral o productiva, las siguientes:

Vida laboral, años $40 \times 1776 = 71.040$ horas, o sea menos del 11 por ciento de su existencia. Con este enorme sacrificio, de los que se consideran como los que siempre pagan las consecuencias del mal hacer de los demás, el obrero se considera con todos los derechos de este mundo a ir a la huelga con la pretensión de trabajar menos y ganar más.

Mi enorme experiencia, con más de medio siglo al frente de una empresa que ha producido un promedio de 18/20 obreros año, me permite hacer la siguiente reflexión.

Con los datos que recojo, quiero poner de manifiesto la falsedad de ese tópico de la “sufrida clase trabajadora” ya que, trasladado ese enorme sacrificio a los autónomos o pequeños y medianos empresarios, en España, en muy corto espacio de tiempo no quedaría ni una sola empresa de estas características, ya que cada autónomo o pequeño empresario trabaja el doble que el mejor de sus asalariados y, además, arriesga su dinero y, en infinidad de ocasiones, los de sus familiares que

avalan sus créditos, pues como todo el mundo sabe, en España, la empresa es menor de edad y no tiene crédito alguno.

Es de destacar que el personal de nuestras empresas (Sector Automóvil) no trabaja ningún sábado ni domingo, ni fiestas nacionales, regionales o locales, sumándole en sus vacaciones (22 días laborables al año) dos días de fiesta local, mas dos días de fiesta de la Autonomía, más dos ó tres días como compensación a los minutos diarios trabajados a más para ajustar la jornada de ocho horas diarias al cómputo anual de las 1776 horas, así como 24 y 31 de Diciembre que no se trabaja en todo el día.

CONSECUENCIAS Y RESULTADOS

Como consecuencia del esfuerzo realizado de asistir al centro de trabajo menos del 21% de las horas del año, estoy en condiciones de afirmar que los obreros de nuestro sector y zona arrojan el siguiente perfil familiar (por supuesto que trabajando también la esposa):

Obrero, casado, con uno, dos o tres hijos, vivienda propia (generalmente casa en el rural), dos coches (uno siempre de gama alta). La vivienda de construcción sólida, está equipada con todo detalle, incluyendo, en un porcentaje nada desdeñable, piscina. Disfrutando de unas condiciones económicas que le permiten darles educación a sus hijos del mismo nivel que cualquier empresario. E igualmente disfrutando del mismo nivel social que sus jefes, pero con una gran ventaja sobre éstos, y es que tienen garantizadas sus vacaciones, amén de muchas más horas libres durante el día. Decir que, como empresario, me siento muy orgulloso de haber contribuido a este nivel de bienestar social, que se ve enturbiado por la labor sindical, empeñados en llevar al ánimo de los obreros que sus jefes son el enemigo contra el que hay que luchar sin desmayo.

Todo lo expuesto, fácilmente contrastable, lo consigue el obrero con su trabajo, pero hagamos constar que para nada de nada con su esclavitud.

Quien facilita esta situación es el empresario: Primero creando una empresa, luego creando empleo y siempre

trabajando, triplicando el trabajo que realiza cada uno de sus mejores obreros, para así poder hacer frente a las nóminas de su personal.

DE LOS SINDICATOS

La relación patrono/obrero generalmente es cordial; yo diría que hasta amistosa y familiar, y podría serlo mucho más si no fuese por el rencor que los sindicatos inoculan a los obreros en contra de sus jefes. Esta táctica sindical está, para ellos, justificada alegando que están defendiendo los intereses de los obreros, cuando la realidad, analizada desde el punto de vista que se analice, es que, los sindicatos, lo que principalmente defienden son sus propios intereses, dejando muy de lado el interés de los obreros cuando entran en conflicto con los suyos y siempre ignorando las necesidades de la empresa y de la nación.

Hacer notar que no hablo de la supresión del sindicalismo, pero sí que debería haber un debate sereno que lleve a las reformas necesarias para adecuarlo a la necesidad de producción competitiva con el resto del mundo.

Como final de este párrafo, y como argumento de lo que expongo, recoger la noticia del día 20/06/2012 en Faro de Vigo en la que dice:

La CIG aplica un ERE para despedir a 15 trabajadores y reducir el sueldo a otros ocho. Me pregunto ¿A qué legislación laboral se acogieron para tomar estas medidas? ¿Fue, acaso, esa legislación laboral actual en contra de la cual tantas algaradas han organizado?. Como paradoja, resaltar que en este mismo día, los señores Méndez y Toxo se manifestaban en Madrid con discursos apocalípticos en contra de la Ley que los señores de la CIG aplicaban (por conveniencia) en Galicia. Recuerdo, hace escasos meses, la intervención de un sindicalista, llamado por mis obreros ante una petición de un ERE para parte de la plantilla. Su demagogia fue digna de ser recogida en los libros de texto. No estudió para nada la posible viabilidad de la empresa tras esas medidas, sino que su argumentación fue que “yo me ahorrraba mucho dinero con esa medida”; pobre diablo, que enorme ignorancia sobre la función empresarial.

Esa y otras argumentaciones de ese cariz me llevan a reafirmarme en la idea de “en que manos anda o pandeiro”.

DE LOS EMPRESARIOS

Estamos en tiempos de reflexiones profundas imprescindibles para salvar, en la medida de lo posible, el mayor número de empresas, sobre todo “pequeñas y medianas”.

Dado el tejido empresarial de este país, que es la base de su sostenibilidad, a nosotros nos corresponde luchar y proponer fórmulas para que estas empresas no mueran.

Los datos técnicos sobre costos de la SS e impuestos los dejo para un estudio de los economistas, pero quiero hacer especial hincapié en dos temas que considero vitales en nuestra subsistencia.

1º) No podemos admitir “Liberados Sindicales”.

2º) No podemos pagar esas exorbitantes cantidades por los despidos pertinentes por falta de trabajo; es más, yo no entiendo por qué tengo que indemnizar a un trabajador que ha vivido gran parte de su vida laboral en mi empresa con las condiciones de vida que antes mencioné, y cuando la empresa, que no tiene trabajo para darle, y la crisis se ceba en la misma, tenga que gratificar a este obrero con una cantidad igual o superior a todo un año productivo, cuando además, su trabajo realizado le permite acceder a dos años de paro. No se pueden asumir, pues son la puntilla del hundimiento de una empresa y su definitiva desaparición.

Razonemos. En el punto primero, existe la suficiente información para afirmar que la labor de estos cargos es altamente perjudicial para la empresa pero, sobre todo, para sus compañeros, que tienen que asumir lo que estos “liberados” dejan de hacer, con el consiguiente encarecimiento del producto de que se trate y con la consiguiente pérdida de competitividad y menor facturación, amén del mal ejemplo que transmiten. Cuando el empresario al frente de sus obreros trabaja con ahínco para sacar adelante un trabajo, estos personajes se van de la empresa so pretexto de una reunión sindical, importándole un bledo lo que pase con sus compañeros o con las necesidades de la empresa. (Como en todos los órdenes de la vida, no todos los “liberados se comportan de esta manera, pero sí son un número considerable y, lo que es peor, es que están avalados por las políticas sindicales).





Yo no digo que un obrero se vaya para casa sin indemnización alguna, pero sí me reafirmo en que la empresa, obligada por la falta de tarea para ese número de obreros que en su día creó, no puede pagar las enormes cantidades que la ley establece; entonces habrá que habilitar otras fórmulas, como podría ser la paga de un mes no trabajado.

Aún a riesgo de extenderme en exceso debo relacionar cómo se crea y cómo funciona una pequeña o mediana empresa.

No conozco como esto se lleva a cabo en el resto de Europa pero en nuestro país la cosa funciona así:

Una persona, generalmente obrero especializado y con inquietudes, decide montar una empresa. Aquí empiezan los primeros rompederos de cabeza. En este país, motivado quizás por el ingente número de personas (que yo califico como “mueve papeles”), en cada ventanilla por la que tienes que pasar, te piden un montón de papeles, pero no, no te los piden todos juntos, sino que cada vez que vas se acuerdan de pedirte alguno nuevo, no por que se les hubiese olvidado pedirte en la visita anterior, sino por que “ellos” son así. Solucionados todos esos trámites que afectan a multitud de organismos, organismos llenos de exigencias pero de muy poca claridad y eficacia, al fin un día, abres tu empresa.

Tu enorme capacidad de trabajo unida a tu ilusión, consiguen el milagro de que aquello funcione. Y funciona tanto que pronto tu plantilla aumenta como consecuencia de tu capacidad para vender tu producto.

Los clientes reclaman celeridad en los trabajos y hay que buscar gente que colabore para poder dar respuesta, con calidad de servicio...

Entonces llegan más problemas; que si contrato temporal, que si indefinido etc. etc., los sindicatos presionan para que se creen puestos de trabajo estable y duradero, y tú, con tu buena intención te decides por el Contrato Indefinido. Aquí haré un inciso para pedir que sean públicos los contratos, tanto de las administraciones públicas como de los sindicatos y así podremos

comprobar que son ellos los que crean el mayor número de contratos temporales.

Total, que ya tienes una plantilla con diez o cincuenta obreros, obreros a los que pagas y cumples con todos los requisitos que marca el Convenio.

La empresa ha crecido en tamaño, pero no así en beneficios. Las inversiones son imprescindibles. Nuevas instalaciones, nueva maquinaria. Los bancos se han convertido en tu socio mayoritario. Pero bueno, las cosas van marchando y se va haciendo frente a los compromisos adquiridos. Se paga puntualmente a los obreros y se cumple con los compromisos financieros.

Aparentemente tú eres un empresario que, al decir de la gente, se está forrando: “Tenía un chamizo y fíjate que nave tiene. ¡Y la maquinaria! menuda como está el tío”. Estos comentarios y cientos de ellos por el estilo están a la orden del día, pero para nada comentan tus jornadas de trabajo de 18 horas, ni saben nada de ese socio capitalista que es el banco y que se lleva gran parte de tu sudor. Como digo: todo va marchando.

Los obreros contentos. Algunos han formado familia y ya cuentan con algún heredero. Las relaciones son buenas.

Como todo el mundo sabe, la vida no es de color de rosa y te aprieta cuando menos lo esperas en donde menos lo esperas, así es que, un día, la empresa empieza a flaquear. El trabajo ha desaparecido sin previo aviso.

El empresario comienza a tener verdaderos problemas para pagar la nómina y para hacer frente a los compromisos financieros. Sus horas de sueño se reducen considerablemente. Y la gente sigue con sus comentarios cada vez más animadores: “Es lógico lo que le pasa, era un pedante, menuda nave que se había hecho y se había comprado un coche nuevo. Es que en este país los empresarios no están preparados, aquí es empresario cualquiera”.

Dios mío, que pobre gente, jamás hará nada más que criticar sin pudor y conocimiento alguno. Así es España.



Pero aquí no acaban todos los males. Falta la puntilla. Me explico:

Reúnes a los obreros y les pones al corriente de la difícil situación. Les hablas de que la única solución es quedarse con la mitad de la plantilla, o sea; hay que despedir a cinco o veinticinco obreros. Les preguntas si hay voluntarios para irse al paro, pero es como pedir peras al olmo.

Su contestación es unánime: ¡de eso nada! “iremos al sindicato”. Con esta contestación, la empresa acaba de firmar su sentencia de muerte.

Todos saben que eso será así pero a nadie le importa, los sindicatos se frotan las manos y sus abogados les imitan. ¡Hay dinero!. Que más da que se pierdan cinco o veinticinco empleos que podían haberse salvado, que más da que cierre otra empresa más. Eso no es nuestro problema, dirán los sindicatos, nuestro problema es ganar el conflicto, como si ellos no fueran la mayor parte del conflicto. Nosotros a lo nuestro, nosotros a la pasta.

El empresario de esta historia carece de medios económicos para afrontar el despido de esos cinco o veinticinco obreros, la bola de impagos le va comiendo hasta que, un día, llega el embargo de los acreedores y la empresa cierra.

Culpable absoluto: ¡ese mal empresario! Nadie comenta que durante muchos años ha dado empleo a mucha gente, nadie dice que no solo se ha arruinado, sino que vivirá con deudas el resto de sus días y, lo que es peor, es que de aquel hombre, lleno de ilusión y capacidad de trabajo, ya no queda nada. Nadie comenta que será muy difícil que alguien vuelva a crear esos puestos de trabajo. Para que; preocupémonos de cobrar un buen despido y un paro prolongado.

Su delito fue no hacer el milagro de conservar su empresa en un país con la organización del nuestro. Si este

empresario tuviera las manos libres, él sabría como acondicionar su empresa para una vez resuelta la crisis, volver a crear nuevos puestos de trabajo, pero este empresario tiene las manos atadas y no tiene ninguna opción para aplicar las medidas necesarias para salvar la empresa. España, nuestra España, está llena de empresas cerradas por los motivos expuestos.

Los empresarios sabemos que ésta es una historia real que se repite con mucha frecuencia. Es por ello que tenemos que ser conscientes de que tenemos que tomar medidas que eviten o palien estas situaciones.

CONCLUSIÓN

Tenemos que ser conscientes de que la única defensa de las empresas pasa por reforzar nuestras asociaciones empresariales. Asociaciones con poder suficiente, otorgado por sus socios, para enfrentarse a cualquier Organismo, bien sea de orden estatal, autonómico, local, sindical o de cualquier índole. Pero, a la vez, tenemos que ser muy rigurosos en seleccionar a la gente que esté al frente de estas Asociaciones. En esa elección jamás podremos bajar la guardia ni ser conformistas, ya que, si éstas caen en mandos de los llamados “arribistas” no solo no habremos conseguido nada, sino que será peor el remedio que el mismo mal.

Tenemos que ser conscientes de que esta crisis que nos asola es producto de la mala organización, en todos los órdenes de este país. Si no hacemos nada, si dejamos que todo siga por el camino actual, jamás seremos un país serio, seremos un país lleno de incertidumbre laboral y empresarial, seguiremos colaborando en esa frase tan fotográfica que dice: ¡ESPAÑA ES DIFERENTE!.





- Vigo
- Coruña
- Órdenes
- Bergondo
- Lugo
- Viveiro
- Santiago
- Pontevedra
- Oviedo
- Gijón
- Guipuzkoa
- Orense
- Madrid
- Albacete
- León
- Ponferrada
- Lérida
- Zaragoza
- Teruel

Grupo Recalvi

Recambios - Accesorios - Componentes automóvil - Maquinaria - Lubricantes
Ropa deportiva y merchandising - Neumáticos - Automóviles - Quads y motos
Asistencia técnica - Pintura - Informática - Agencia de viajes

Centro Logístico

Pol. Ind. do Caramuxo, nave 41
36213 Vigo, Pontevedra, España
Telf.: 986 206 000 - Fax: 986 110 309
www.recalvi.es - recalvi@recalvi.es
Asistencia Técnica: 902 227 707



MUND QUAD RECALVI



G.R. INFORMÁTICA



LAS REFORMAS DE LOS VEHÍCULOS

Sedatec ha emitido el siguiente informe ejecutivo para la Confederación Española de Talleres CETRAA sobre las reformas de los vehículos:

PREÁMBULO

Las reformas de los vehículos estaban reguladas en España por el Real Decreto 736/1998 hasta el 14 de enero de 2011, fecha en la que entró en vigor la nueva disposición publicada al efecto.

La anterior disposición era coherente con la reglamentación aplicable de la UE sobre la homologación de vehículos. La adaptación al progreso técnico de la reglamentación de la UE relativa a la homologación de vehículos ha hecho necesaria la adaptación de la reglamentación española a la de la UE.

Esta nueva reglamentación, que ha entrado en vigor el 14-01-2011, constituye el objeto de este informe.

DISPOSICIONES LEGISLATIVAS APLICABLES A LAS REFORMAS DE LOS VEHÍCULOS

Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, que deroga y sustituye al Real Decreto 736/1998 sobre reformas de los vehículos.

Manual de Reformas de Vehículos. Documento disponible en la página web del Ministerio de Industria, Energía y Turismo. (La Rev. 1ª fue publicada el 9 de marzo de 2012).

BREVE DESCRIPCIÓN DE LAS DISPOSICIONES LEGISLATIVAS

1. Relativas al texto del Real Decreto 866/2010
 - 1.1 Estas disposiciones legislativas tienen por objeto que un vehículo reformado presente unas condiciones de seguridad y protección al medio ambiente similares a las que presentaba antes de su reforma.
 - 1.2 En vehículos con homologación CE (conforme a la reglamentación de la UE) no se podrá reformar el vehículo antes de su matriculación, ya que en caso contrario perderán la validez de

su Certificación de Conformidad (CoC), que es el documento por el que puede emitirse la Tarjeta de ITV previo a su matriculación.

En aplicación de la Disposición transitoria tercera del Real Decreto 866/2010, los vehículos con homologación de tipo española podrán seguir siendo reformados antes de su matriculación, hasta las fechas en las que deben pertenecer a tipos homologados CE para su matriculación y que están determinadas por la Directiva 2007/46/CE marco.

- 1.3 Derivado de la nueva reglamentación de la UE y a causa de la experiencia adquirida en los más de 20 años de vigencia del Real Decreto 736/1998, las nuevas disposiciones legislativas clarifican en determinados casos y refuerzan las medidas para asegurar que los vehículos reformados no presenten unas características de seguridad y de protección al medio ambiente, inferiores a las que presentaba cuando fue matriculado. En orden de tramitación se destaca que:
 - 1.3.1 Las reformas de vehículos se podrán solicitar por el titular del vehículo o por persona por él autorizada. En consecuencia, en caso de que la reforma no sea solicitada por el titular, debe existir documento de autorización a favor del solicitante efectivo.
2. Relativas al Manual de Reformas de Vehículos
 - 2.1 Este Manual es de obligado cumplimiento para realizar reformas de vehículos. Está a disposición de cualquier interesado y





determina la documentación a presentar para cada reforma y que pueda ser autorizada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma (CA) donde se realice la reforma.

- 2.2 Para cada tipo de reforma existe una Ficha que incluye el análisis de las posibles transformaciones efectuadas en el vehículo.

Cada Ficha incluye las secciones siguientes:

- 2.2.1 Grupo. Sistema o parte del vehículo afectado por la reforma.

- 2.2.2 Descripción. Describe las transformaciones sufridas por el vehículo a causa de la reforma.

- 2.2.3 Campo de aplicación. Indica la categoría de vehículos en la que puede o no realizarse la reforma.

- 2.2.4 Actos reglamentarios (AR).

Incluye tabla de los AR aplicables a cada reforma teniendo en cuenta los criterios de aplicación siguientes:

- 2.2.4.1 (1) el AR se aplica en su última actualización en vigor, a fecha de tramitación de la reforma.

- 2.2.4.2 (2) el AR se aplica en la actualización en vigor en la fecha de la primera matriculación del vehículo.

- 2.2.4.3 (-) el AR no es aplicable.

- 2.2.4.4 (X) la reforma no puede realizarse para esta categoría de vehículo.

- 2.2.4.5 En caso de que la reforma afecte al cumplimiento de varias reformas, se aplicará siempre el caso más restrictivo.

- 2.2.4.6 Además de cumplir con los AR indicados para cada reforma, el vehículo transformado deberá cumplir con los requisitos aplicables contenidos en el Reglamento General de Vehículos, Reglamento General de Circulación y cualquier otra reglamentación exigible.

- 2.2.5 Documentación exigible.

La tramitación de reformas requiere todos o alguno de los documentos siguientes:

- a) Proyecto técnico y certificación final de obra, que deben ser elaborados por técnico competente.

- b) Informe de conformidad, que debe ser elaborado por un Servicio técnico designado por la Autoridad de homologación o por el fabricante del vehículo.

- c) Certificado de taller, que debe ser firmado por persona expresamente autorizada por la empresa a la que pertenece el taller. En dicho certificado, cuyo modelo se incluye en el anexo III del Real Decreto 866/2010, se certifica que “la mencionada empresa ha realizado la reforma o refor y asume la responsabilidad de la ejecución de acuerdo con:

- I) la normativa vigente en materia de reformas de vehículos.

- II) las normas del fabricante del vehículo aplicables a la reforma.

- III) el proyecto técnico de la reforma adjunto al expediente”.

Teniendo en cuenta lo anterior, resulta necesario que el firmante del Certificado de taller debe tener los conocimientos técnicos y reglamentarios precisos para poder firmar el Certificado de taller que debe acompañar a la práctica totalidad de las reformas tipificadas. De otro modo, la empresa del taller que ha realizado la reforma podría incurrir en responsabilidades no deseadas.

3. Además de lo expresado con relación a las obligaciones de los talleres de vehículos en las reformas, es preciso recordar que la legislación actual está incluyendo la participación de los talleres oficiales e independientes en temas de tan destacada actualidad como:



- Contaminación. Acceso a los códigos de reparación.
- Instalación de neumáticos. Exigencia de marcado.
- Vehículos propulsados por GLP o GN.
- Instalación de los Sistemas de alarma (SAV y SA) y sistemas de inmovilización.
- Etc.

Por ello es de destacar que los talleres de vehículos no pueden dejar de conocer y aplicar las exigencias legislativas, en las que la Unión Europea ha determinado que dichos talleres sean agentes activos para la aplicación de la reglamentación comunitaria.

Por nuestra parte y con el fin de lograr la coordinación necesaria con aquellos de sus asociados que intervienen en estos procesos, permitánnos remarcar algunas cuestiones de relevancia que, sin perjuicio del cumplimiento de los demás requisitos reglamentarios, entendemos deberán tener presentes a partir de la fecha indicada:

- Se incorporará al certificado de taller, según anexo III del R.D. 866/2010, la siguiente anotación (1) en el apartado Observaciones:

“Se garantiza que los equipos o sistemas modificados cumplen lo previsto en el artículo 6 del Reglamento General de Vehículos y, en su caso, en el artículo 9 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regula la actividad industrial en talleres de vehículos automóviles, de equipos y sus componentes, modificado por 455/2010, de 16 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles, de sus equipos y componentes.”

- En el caso de que la reforma sea efectuada por un fabricante, en el nº de registro especial se indicará N/A.

- En el apartado Observaciones deberán especificar e identificar cualquier equipo o sistema modificado, sustituido o incorporado.
- La firma deberá corresponder a una firma electrónica o manuscrita no permitiéndose firmas escaneadas.

Finalmente, resaltar una vez más la importancia del conocimiento de las modificaciones que se considerarán reformas y como se encuentran tipificadas, toda vez que esto permitirá a los profesionales del sector entregar la documentación pertinente a sus clientes e informar de la necesidad de proceder a su autorización. En este sentido, nos complace ofrecerles nuestra total colaboración para resolver cualquier duda sobre aquellos casos particulares que presenten dificultades en su tipificación o tratamiento.

*Con posterioridad el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio ha desarrollado el contenido del Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos, mediante el “Manual de Reformas en Vehículos”. La primera revisión del citado Manual **entró en vigor el pasado día 1 de junio de 2012** y puede descargarse en el apartado de noticias de nuestra página web www.atrapontevedra.com.*

La citada empresa Sedatec ha elaborado un resumen con las principales modificaciones que esta revisión ha introducido en el Manual hasta ahora vigente.

RESUMEN DE LAS NOVEDADES FUNDAMENTALES INTRODUCIDAS EN LA PRIMERA REVISIÓN (MARZO 2012) DEL MANUAL DE REFORMAS DE VEHÍCULOS.

PREÁMBULO

- Se permite la firma digital tal como se contempla también en el Manual de Inspecciones periódicas.
- Se unifican los criterios de tarado de los vehículos con respecto al Manual de Inspecciones periódicas.



www.recambiosochoa.com

s.l.



REDONDELA

Outid - Subida a la estación, S/N **Teléfono: 986 40 80 40** **Fax: 986 40 99 73**

REDONDELA TUNING Y ACCESORIOS

Estrada de Vigo, 36 **Teléfono: 986 40 29 00** **Fax: 986 40 01 05**

VIGO

Ctra. Provincial, 36 **Teléfono: 986 48 56 66** **Fax: 986 42 45 36**

PONTEVEDRA

Avda. de Vigo, 65 **Teléfonos: 986 86 80 02 - 986 86 80 03** **Fax: 986 86 62 67**

VILABOA (CENTRAL)

Ramalleira, 7_Bértola - Vilaboa **Teléfono: 986 70 90 70** **Fax: 986 70 90 71**

BUEU

Matilde Bares, 9 **Teléfono: 986 39 00 38** **Fax: 986 32 21 07**

MAIL: info@recambiosochoa.com

SECCIÓN I (VEHÍCULOS CATEGORÍAS M, N, O)

- Para las reformas 2.6, 2.9, 3.3, 3.4, 3.6, 6.4 y 6.5 se admite que el nivel de emisiones sea a fecha de matriculación.
- Para las reformas relacionadas con la conducción de PMR se incluye la siguiente frase:

“En el caso de vehículos que vayan a ser conducidos exclusivamente por personas de movilidad reducida (PMR) y, que por el tipo de minusvalía del conductor, necesiten la retirada o modificación de algún elemento de seguridad, la reforma podrá ser legalizada sin el cumplimiento íntegro de los ensayos que le sean de aplicación, siempre que no afecte a la seguridad de terceros y él mismo declare su conocimiento y conformidad a dicha condición o condiciones de excepción.”

- En la reforma de 6.3 se amplía el margen de actuación:

“No se considerará reforma cuando se sustituya el volante original del vehículo por otro con el mismo diámetro o que no varíe en un $\pm 10\%$ siempre que el vehículo no disponga de airbag.”

- Se elimina la obligatoriedad del proyecto técnico en la reforma 8.10 (Sustitución de asiento por otro distinto), 8.11 (Cambio de algún cinturón de seguridad por otro de diferente tipo, número o situación de los puntos de anclaje), 8.12 (Instalación de cinturones de seguridad), la 8.52 para los equipos de frío/calor, 8.60 para los cambios de caja ordinaria.
- Se crea la ficha 8.23 que permite la modificación de un autobús para utilizarse como: servicio médico, RTV, vivienda, taller o laboratorio, biblioteca, tienda o exposición y oficinas.
- En la ficha 8.52 se permite que el fabricante de una defensa emita el informe sobre reformas:

“En el caso de defensa delantera, si está homologada según Directiva 2005/66/CE o Reglamento (CE) 78/2009 y en el certificado de homologación CE de la unidad técnica independiente aparece la lista de tipos de vehículos en los que se puede instalar así como las restricciones de uso y condiciones para la instalación de dicha defensa, el informe de conformidad podrá ser emitido por un servicio técnico de reformas o por el fabricante del vehículo o el titular de la homologación del dispositivo”.

Además dejan de ser reforma los embellecedores de escape.

- En la ficha 9.2 no se considerará reforma la sustitución de grupos ópticos laterales y trasero de incandescencia por otros de sistema LED debidamente homologados y situados en el emplazamiento original.
- Se adecua la ficha 11.5 de los vehículos de pruebas deportivas.
- Se aumentan Actos Reglamentarios en las siguientes reformas:

8.52: Compatibilidad electromagnética.

Para que todas las reformas relacionadas con carrozado tengan las mismas prescripciones y no se presten a distintas interpretaciones se implementan Actos Reglamentarios:

8.60: Emplazamiento placa de matrícula.

8.61: Emplazamiento placa de matrícula y sistema antiproyección.

8.62: Sistema antiproyección y protección lateral.

No obstante, en las tres últimas reformas se admite para el sistema antiproyección:

“Para los vehículos matriculados a partir del 11/03/2010 cuando la reforma incluya la sustitución del dispositivo de protección trasera, se aplicará el Acto Reglamentario correspondiente al dispositivo de protección trasera a último nivel.”

SECCIÓN II (VEHÍCULOS CATEGORÍAS L, QUADS Y UTV)

- En la ficha 2.9 se exige del informe de conformidad cuando se restituya la potencia a los valores originales:



“(*) En el caso de restitución de potencia a los valores originales del vehículo (misma variante/versión), no será necesario el informe de conformidad.”

SECCIÓN III (VEHÍCULOS AGRÍCOLAS) Y SECCIÓN IV (VEHÍCULOS DE OBRAS Y/O SERVICIOS)

- En la ficha 8.53:

INFORMACIÓN ADICIONAL

En el caso de ser necesaria la instalación de una estructura de protección frente a la caída de objetos (FOPS) se deberá realizar la reforma correspondiente.

No se considera reforma la instalación de los soportes y piezas intermedias entre la máquina auxiliar y el vehículo fijados de manera permanente.

Cuando la instalación de la máquina auxiliar para el trabajo conlleve riesgo de caída o penetración de objetos se tramitará mediante el código de reforma 8.55.

- Se cambian los títulos de las reformas 8.54 Instalación o sustitución de una estructura de protección contra el vuelco (ROPS) y 8.55 Instalación o sustitución de una estructura de protección frente a la caída o penetración de objetos (FOPS/OPS).

PARA TODAS LAS SECCIONES:

- Se amplían o eliminan algunos apartados de Inspecciones.
- En la ficha 11.0 no se considera reforma los errores en tarjeta:

“No se considerará reforma cuando se trate de un error en la tarjeta ITV del vehículo, el fabricante emitirá un documento detallando el error y el dato correcto, anotándose mediante diligencia.

Informe cedido por Sedatec



CERTIFICADO DEL TALLER

D..... expresamente autorizado por la empresa,
....., domiciliada en,
provincia de, calle....., nº.....,
teléfono....., dedicada a la actividad de....., con nº de
registro industrial..... y nº de registro especial (1).....

CERTIFICA

Que la mencionada empresa ha realizado la/s reforma/s, y asume la responsabilidad de la ejecución,
sobre el vehículo marca....., tipo....., variante,
denominación comercial....., matrícula..... y nº de
bastidor, de acuerdo con:

La normativa vigente en materia de reformas de vehículos.

Las normas del fabricante del vehículo aplicables a la/s reforma/s llevadas a cabo en dicho vehículo.

El proyecto técnico de la/s reforma/s, adjunto al expediente.

OBSERVACIONES

.....
.....
.....
.....
.....

Se garantiza que los equipos o sistemas modificados cumplen lo previsto en el artículo 6 del Reglamento General de vehículos y, en su caso, en el artículo 9 del Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regula la actividad industrial en talleres de vehículos automóviles, de equipos y sus componentes, modificado por 455/2010, de 16 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 1457/1986, de 10 de enero, por el que se regulan la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles, de sus equipos y componentes.

_____ a _____ de _____ de _____

Firma y sello:

Firmado: _____

(1) En el caso de que la reforma sea efectuada por un fabricante se indicará N/A.

SOY EMPRESARIO DE UN TALLER DE REPARACIÓN DE VEHÍCULOS ¿PUEDO ASUMIR LA PREVENCIÓN?

El artículo 14 de la Ley 31/1995, Ley de Prevención de Riesgos laborales, establece que:

“En cumplimiento del deber de protección, el empresario deberá garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores a su servicio en todos los aspectos relacionados con el trabajo. A estos efectos, en el marco de sus responsabilidades, el empresario realizará la prevención de los riesgos laborales mediante la integración de la actividad preventiva en la empresa y la adopción de cuantas medidas sean necesarias para la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores.”

Dentro de esta gestión, se deben tener en cuenta las distintas modalidades organizativas entre las que el empresario puede optar, teniendo en cuenta las características de su empresa.

Éstas están recogidas en el R.D. 39/1997 por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención, en su capítulo III establece que el empresario tiene las siguientes opciones:

- Asumir personalmente tal actividad.
- Designar a uno o varios trabajadores para llevarla a cabo.
- Constituir un servicio de prevención propio.
- Recurrir a un servicio de prevención ajeno.

Es sabido que muchas veces el empresario opta por asumir personalmente la actividad preventiva, pero para ello es necesario conocer exactamente cuales son las condiciones que le permitirán realmente realizar dichas funciones, así como las posibles limitaciones que se puede encontrar.

El empresario podrá desarrollar personalmente la actividad de prevención (con excepción de las actividades relativas a la vigilancia de la salud de los trabajadores) cuando concurran las siguientes circunstancias:

- Que la empresa no tenga más de 10 trabajadores.

- **Que la actividad de la empresa no esté incluida en el ANEXO I del Reglamento de los servicios de prevención.**
- Que el empresario desarrolle de forma habitual su actividad en el centro de trabajo.
- **Que tenga formación en prevención adecuada a las funciones que vaya a desempeñar.**

Debido a las distintas interpretaciones que podemos hacer de esto, podemos encontrarnos con problemas, ya que en el caso de un taller de reparación de vehículos se podría considerar que la formación de Nivel Básico de PRL no es suficiente para cualificar al empresario para asumir la Gestión de los riesgos de su empresa. O incluso se podría considerar que la actividad de un taller de reparación de vehículos está incluida en el ANEXO I del reglamento de los servicios de prevención.

Por un lado debemos considerar lo que dice el capítulo VI del Reglamento de los servicios de prevención con respecto a las capacidades y aptitudes necesarias para el desarrollo de la actividad preventiva. Aquí se establece que las funciones de Nivel Básico de PRL son las siguientes:

- ✓ *Promover comportamientos seguros y la correcta utilización de los equipos de trabajo y protección.*
- ✓ *Promover actuaciones preventivas básicas: orden, limpieza, señalización.*
- ✓ *Realizar evaluaciones elementales de riesgos y establecer medidas preventivas.*
- ✓ *Actuar en caso de emergencia y primeros auxilios gestionando las primeras intervenciones al efecto.*
- ✓ *Cooperar con los servicios de prevención, en su caso.*

Entre estas funciones aquí recogidas, no podemos incluir las mediciones higiénicas que en un taller de reparación de vehículos, serían necesarias para poder evaluar los riesgos a los que están expuestos los trabajadores: Ruido, niveles de CO así como otros

posibles contaminantes químicos que podrían estar presentes en dicha actividad.

Asimismo también deberemos considerar las actividades incluidas en el ANEXO I del Reglamento de los servicios de prevención:

- ✓ *Trabajos con exposición a radiaciones ionizantes, a agentes biológicos de los grupos 3 y 4 y a polvo sílice.*
- ✓ **Trabajos con exposición a agentes tóxicos y muy tóxicos, y en particular a agentes cancerígenos, mutagénicos o tóxicos para la reproducción.**
- ✓ *Trabajos con explosivos, en construcción, siderurgia, minería, con riesgo eléctrico de Alta Tensión.*

¿Debemos incluir la actividad de un taller de reparación de vehículos en este anexo?

Aquí podemos encontrarnos con distintas interpretaciones, pero pensemos en los distintos compuestos químicos a los que pueden estar expuestos los trabajadores de un taller: Disolventes, pinturas, barnices, gases y humos de combustión... ¿Se pueden considerar tóxicos?

Veamos la definición del monóxido de carbono, un gas frecuentemente presente en las instalaciones de un taller:

Compuesto inorgánico de carbono que se produce debido a la oxidación parcial de éste. Constituye la parte

más perjudicial de los gases de escape de los motores y de las centrales térmicas.

El monóxido de carbono es un gas incoloro, inodoro y con una toxicidad muy alta para los organismos vivos. En efecto, si se respira, aunque sea en dosis reducidas, puede producir rápidamente efectos que pueden llegar a ser letales.

Una vez que hemos leído esta definición, podemos repetir la pregunta anterior:

¿Debemos incluir la actividad de un taller de reparación de vehículos en el ANEXO I?

Es posible que hayamos cambiado de opinión, pero en cualquier caso, aunque sigamos pensando que este tipo de actividad no puede considerarse incluida en dicho anexo, sí debemos tener en cuenta que hay una serie de actividades preventivas de obligado cumplimiento que no pueden ser asumidas directamente por el empresario en ningún caso: Vigilancia de la salud y mediciones higiénicas.

Después de considerar todos estos factores, ¿Qué debo hacer?, ¿Puedo asumir la prevención de mi empresa?

La respuesta es que NO, por lo menos no de todos los aspectos obligatorios, por lo tanto, es necesario recurrir a la ayuda de un Servicio de Prevención Ajeno.

Marga García López
Técnico Superior PRL



Nexa Autocolor

Una nueva dimensión en repintado

Los mejores talleres de carrocería del mundo, cuando quieren lo mejor, eligen Nexa Autocolor. Porque tiene una sólida reputación como proveedor fiable y aporta soluciones innovadoras en la reparación que les ayuda a aumentar la rentabilidad y ofrecer ventajas competitivas.

Nexa Autocolor, lo más avanzado en repintado. Bienvenido a nuestro mundo.

Para más información: autocolorspain@ppg.com
o visite www.nexaautocolor.com

REUNIÓN DEL FORO NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TALLERES DE AUTOMOCIÓN CON LA NUEVA DIRECTORA GENERAL DE SEGUROS DEL MINISTERIO DE ECONOMÍA Y COMPETITIVIDAD

Los Presidentes de Cetraa, Conepa y Ganvam y el Director General de Faconauto se han reunido, el pasado 9 de abril de 2012, con la Directora General de Seguros, Doña Flavia Rodríguez - Ponga durante más de una hora.

En la reunión, el Foro Nacional de Empresarios de Talleres de Automoción informó detenidamente a la citada Directora General sobre los graves problemas que en estos momentos padecen todos los talleres españoles, derivados de las relaciones que mantienen con las Cías. de Seguros.

Los componentes del Foro hicieron entrega a la Directora General del documento "Situación actual y problemática del sector de la postventa español", con peticiones concretas relacionadas con este asunto y que por su importancia y para su conocimiento transcribimos a continuación.

La Sra. Rodríguez - Ponga quedó en comunicar al Foro las decisiones que fueran tomando con respecto a los asuntos que le han quedado planteados.

El Foro Nacional de Empresarios de Talleres de Automoción, y en su nombre los cuatro representantes asistentes a la reunión, han agradecido sinceramente la amabilidad y atención con que la Directora General de Seguros ha escuchado los planteamientos del sector.

Esperamos que de esta reunión se deriven algunas acciones positivas que puedan impulsar la actividad y mejorar la situación de todos los talleres de España.

SITUACIÓN ACTUAL Y PROBLEMÁTICA DEL SECTOR DE LA POSVENTA ESPAÑOL

PROPUESTAS DEL FORO A LA DIRECCIÓN GENERAL DE SEGUROS 9 de Abril de 2012

Índice:

1. Presentación del Foro Nacional de Empresarios de Talleres de Automoción.

2. Análisis del Mercado de la Posventa español.
3. Problemática a la que se enfrentan los talleres españoles.
4. Propuestas y peticiones del sector a la Dirección General de Seguros.

1. PRESENTACIÓN DEL FORO NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TALLERES DE AUTOMOCIÓN

1.1 Composición:

El Foro Nacional de Empresarios de Talleres de Automoción (en adelante el FORO DE TALLERES), está integrado por las siguientes Organizaciones:

- CETRAA
- CONEPA
- FACONAUTO
- GANVAM

CETRAA es la Confederación Española de Talleres de reparación de automóviles y afines, una entidad dedicada desde su creación en 1979 a la representación y defensa de los legítimos intereses de sus miembros. Está formada por 34 asociaciones provinciales de talleres, que representan cerca de 30.000 empresas del sector del mantenimiento y la reparación del automóvil.

CONEPA es la Federación Española de Empresarios Profesionales de Automoción, una organización empresarial de ámbito nacional, encuadrada dentro del área de la posventa de automoción, que representa el sector de reparación y mantenimiento de automóviles. Nacida a comienzos de 2004, en la actualidad está integrada por quince asociaciones de talleres que agrupan de manera conjunta a unas 10.000 empresas distribuidas por la mayor parte de las Comunidades Autónomas.

FACONAUTO es la Federación que agrupa a las asociaciones de concesionarios oficiales de las marcas

de automoción presentes en España. En la actualidad, forman parte de ella 3.125 empresas concesionarias de turismos y vehículos industriales de la red principal de los que dependen 4.940 empresas de la red secundaria. Las PYMES del Subsector de la distribución y reparación autorizada de vehículos a motor mantienen en conjunto 150.000 empleos directos y generan una cifra de negocio de 80.000 millones de euros anuales.

GANVAM es la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación, Recambios y Afines (GANVAM), que representa directamente a más de 9.000 empresas de la distribución -venta y posventa- de automoción española: Concesionarios, agentes y servicios oficiales de todas las marcas de automóviles, vehículos industriales, motocicletas y tractores agrícolas; empresas independientes de distribución y reparación de vehículos; y otras empresas de actividades afines al sector como gabinetes periciales, gestorías administrativas, entidades financieras, etc.

Llamamos la atención sobre el hecho de que con la presencia de estas cuatro Organizaciones, se encuentra **representado todo el sector de la reparación español**, ya que CETRAA, CONEPA, FACONAUTO y GANVAM representan a los cerca de 50.000 talleres que operan en España, **ya sean talleres oficiales o independientes**.

1.2 Objetivos:

El Foro de Talleres nació en 2007 con el objetivo de **defender los legítimos intereses de los talleres de reparación de automoción españoles**.

Entre estos objetivos e intereses legítimos se encuentra el de **establecer las bases de un nuevo modelo de relación con las Compañías de Seguros**.

Este nuevo modelo de relación debe estar sustentado en los siguientes **principios**:

- a) Respeto a los principios de libertad de empresa, libre competencia y economía de mercado.
- b) Respeto del precio hora del taller, sin perjuicio de los acuerdos comerciales que cada taller pueda alcanzar con la aseguradora.
- c) Respeto a la libre elección del taller por parte del usuario.
- d) Eliminación de las prácticas contrarias a la competencia en el mercado y la aplicación del baremo de tiempos de reparación de los Fabricantes de sus respectivas marcas, o el estudio de otros que respondan a criterios objetivos, de consenso y neutralidad.

1.3 Actuaciones:

El Foro de Talleres ha realizado un importante **esfuerzo de comunicación** para trasladar a la opinión pública y los agentes implicados (reparadores, aseguradoras y clientes) su vocación de diálogo y de servicio, comenzando por reforzar la campaña de **información sobre los derechos que asisten a los asegurados**.



Igualmente el Foro despliega sus mayores **esfuerzos de diálogo** con organismos y organizaciones de diferente naturaleza, pero igualmente llevará a cabo, en su caso, todas aquellas **actuaciones jurídicas** que sean necesarias para alcanzar estos objetivos.

En este sentido, dos de las cuatro organizaciones integrantes del Foro han presentado en Mayo de 2011 una **denuncia ante la Comisión Nacional de la Competencia** contra el Centro Zaragoza por prácticas restrictivas de la competencia en la elaboración y utilización del Baremo de tiempos de Reparación de Pinturas y Materiales del mencionado Instituto Tecnológico.

El Foro de Talleres por tanto emprenderá todas las acciones que se encuentren a su alcance para defender los legítimos intereses de los talleres, a cuyo objetivo se dedican unánimemente las cuatro organizaciones que lo integran CETRAA, CONEPA, FACONAUTO y GANVAM.

Asimismo, el Foro de Talleres llevará a cabo una ronda de **contactos de alto nivel** con todos aquellos organismos públicos que tengan competencias relacionadas con este asunto, con objeto de transmitirles estos objetivos, problemática y propuestas.

Las organizaciones que integran el Foro de Talleres insisten en la necesidad de consolidar el **esfuerzo de unidad** que representa esta iniciativa, así como seguir desarrollando en el mercado una actuación coherente en la defensa de los derechos e intereses de los 50.000 talleres existentes en España.

2. ANÁLISIS DEL MERCADO DE LA POSVENTA ESPAÑOL

2.1 Estructura de Mercado

Aún a riesgo de simplificar en exceso la compleja estructura de la posventa española, podemos señalar los siguientes grandes grupos de operadores:

- Concesionarios oficiales: 3.120 empresas
- Servicios Oficiales: 4.940 empresas
- Talleres independientes o multimarca: 28.800 empresas
- Otras redes de talleres 'abanderados': 10.300 empresas

REDES DE POSTVENTA AL CIERRE DE 2011

	VOLUMEN	CUOTA	2007	% CAÍDA
CONCESIONARIOS	3.120 empresas	6,6%	3.500	-11%
SERVICIOS OFICIALES	4.940 empresas	10,4%	6.500	-24%
TALLRES MULTIMARCA	28.800 empresas	60,8%	31.000	-7%
OTRAS REDES (...)	10.300 empresas	21,7%	10.000	+3%

2.2 Re-estructuración del mercado

Desde hace años se está produciendo una drástica reestructuración del mercado, más intensa en los últimos meses, lo que ha provocado una significativa reducción del número de actores desde el año 2007:

- Concesionarios oficiales: -11%
- Servicios Oficiales: -24%
- Talleres independientes o multimarca: -7%
- Otras redes de talleres 'abanderados': +3%

Sólo las conocidas como nuevas redes de distribución, 'abanderadas' entorno a un fabricante o distribuidor de recambios, neumáticos, cadenas rápidas, etc., están creciendo en número.

Las redes oficiales están viviendo en estos últimos meses una situación muy compleja y delicada: La mitad de las marcas de automóviles han preavisado la cancelación de los contratos (con el impacto que esto tiene en bancos, clientes y empleados); Otras están firmando nuevos contratos con efecto de 2013 ó 2014 (no todos los concesionarios y servicios oficiales firmarán); Reducción generalizada de las plantillas, etc.

2.3 Evolución del parque

Demográficamente, el parque de turismos de 2011 prácticamente igualó al de 2010.

El descenso en las matriculaciones de vehículos nuevos en los últimos 5 años ha provocado cambios en la estructura del parque:

- El parque de <5 años se redujo un 22,5% en 2011 en relación con 2010.
- El parque de >10 años crece, será del 45% al finalizar 2012 (y del 50% en 2014).

Las reparaciones se están realizando en vehículos cada vez más antiguos.

2.4 Evolución del mercado de la posventa

La crisis ha modificado los hábitos de los consumidores:

- Se reducen los mantenimientos preventivos en relación con las reparaciones de averías.

- Se recorren menos kilómetros.
- Muchas familias prescinden del vehículo de segunda o tercera motorización.
- La siniestralidad en la carretera disminuye.
- Se incrementa la comercialización de pólizas de seguro con franquicia.

2.5 Facturación

Ante este escenario de reducción del mercado, de disminución del volumen de reparaciones y finalmente de caída de la facturación, que ciframos en un -15% en el período 2008-2011, es evidente el retroceso del Sector.

La ICDP (International Car Distribution Program) ha señalado que el mercado español de posventa experimentará una caída de la facturación del 8% entre 2012 y 2020.

2.6 Rentabilidad

La rentabilidad acumulada de las redes de concesionarios en el año 2011 ha sido de un -0,3% BAI sobre Facturación. Esta rentabilidad negativa de toda la concesión (el 68% de los concesionarios está en pérdidas) ha sido mayor en el área de posventa.

Tanto el área de recambio como el de taller (mecánica y chapa-pintura) han sufrido en 2011 una caída de la facturación y del peso de su contribución al beneficio de la concesión.

2.7 Empleo

El Sector de la posventa español suma un empleo directo de 238.000 personas al cierre de 2011. El empleo indirecto de la posventa de automoción es también altísimo: fabricación y distribución de recambios; peritos y compañías de seguros; certificación, garantía mecánica, gestión de flotas, etc.

2.8 Inversión

Estimamos la inversión de la posventa española en unos 450 Millones de euros anuales, teniendo en cuenta sólo maquinaria, equipos, herramientas, software e información técnica¹.

1.- Como referencia, los concesionarios tienen una superficie media de taller de 1.000 m2 con un coste medio de 2,5 millones de euros. La inversión media anual en posventa es de 143.000€, con el siguiente desglose: 50.000 € en rotulación y organización del taller; 3.500 € en herramientas y utillaje específico; 25.500 € en bancadas, plataformas elevadoras y máquinas de lavado de vehículos; 45.000 € en formación técnica del personal; 11.000 € en sistemas informáticos de gestión de recambios y órdenes de reparación; y 8.000 € en equipos de diagnóstico e información técnica.

3.1 PROBLEMÁTICA A LA QUE SE ENFRENTAN LOS TALLERES ESPAÑOLES

La relación de los talleres de reparación con las Compañías de Seguros es muy intensa. Por la evolución de los hábitos de consumo y del mercado asegurador, esta relación aún puede evolucionar e intensificarse más.

No queremos generalizar, por lo que las referencias que se realicen a las Compañías de Seguros no significa que necesariamente todas incurran en dicha práctica irregular.

Hemos identificado 6 puntos de conflicto entre los talleres y las compañías de seguros:

- a) Respeto del precio de la mano de obra expuesto al público por el taller.
- b) Tiempos de reparación necesarios para reparar un vehículo.
- c) Imposición de descuentos en el recambio.
- d) Listados selectivos de proveedores.
- e) Dificultad de acceso a las redes de talleres concertados.
- f) Redireccionamiento de los clientes a determinados talleres.

3.1 Respeto del precio de la mano de obra expuesto al público por el taller.

Sin perjuicio de los acuerdos comerciales que una Compañía de Seguros pueda alcanzar con los talleres con los que se relaciona, por lo general aquellas no respetan el precio/hora de la mano de obra expuesta al público por el taller, imponiendo uno propio que se actualiza o no, año a año, según los criterios de las aseguradoras sin tener en cuenta las revisiones que el propio taller realiza del precio de su mano de obra.

3.2 Tiempos de reparación necesarios para reparar un vehículo.

La diversidad de baremos de tiempos de reparación es alarmante.

Existe un Baremo del constructor, que es quien mejor conoce el vehículo, que define los tiempos máximos de reparación a partir de la realización de una muestra suficiente y completa de los distintos procesos de reparación de un vehículo conforme a las normas de calidad y seguridad homologadas por el fabricante, que utilizan mayoritariamente las redes oficiales, especialmente durante los primeros años desde la

matriculación, ajustando sus tiempos a dichos Baremos.

Los Baremos utilizados por las Aseguradoras (CESVIMAP y CENTRO ZARAGOZA principalmente) han sido elaborados por las propias compañías de seguros y marcan una tendencia generalizada a la baja respecto del Baremo del Constructor, especialmente el Baremo de Centro Zaragoza.

En Mayo de 2011 fue presentada ante la Comisión Nacional de la Competencia una denuncia contra el Instituto Tecnológico Centro Zaragoza, cuyo accionariado, en un alto porcentaje, corresponde a las propias Compañías de Seguros, por la supuesta imposición del Baremo de Pintura y materiales de dicho Centro en las peritaciones de daños de las Aseguradoras. Esta denuncia sigue su curso actualmente.

En otros países como Alemania el baremo que se utiliza está consensuado entre todas las partes que pueden tener un interés en la reparación -fabricantes, aseguradoras, peritos, talleres, consumidores y administraciones públicas-.

3.3 Imposición de descuentos en el recambio.

Lo mismo que respecto de la mano de obra, y al margen de acuerdos comerciales por volumen, es práctica habitual la imposición de descuentos en los recambios utilizados, incluso en ocasiones por encima del margen del que dispone el propio taller sobre dicha pieza.

3.4 Listados selectivos de proveedores.

Algunas Compañías de Seguros identifican los proveedores a los que el taller debe adquirir un determinado recambio que haya de incorporarse en un vehículo.

Estos proveedores identificados por medio de listados selectivos limitan la capacidad de actuación del taller. Incluso, se impone la utilización de piezas de desguace sin garantía en una reparación concreta para reducir el coste de la indemnización a pagar por la Aseguradora.

3.5 Dificultad de acceso a las redes de talleres concertados.

Algunas Compañías de Seguros configuran redes de talleres concertados bajo criterios de selección cualitativa y cuantitativa. Los talleres han de cumplir

unos criterios de calidad, pero no todos los talleres que cumplen dichos criterios son aceptados en la red, pues es decisión subjetiva de la Compañía de Seguros.

Estos conflictos que se producen con el sector asegurador, también se producen en las relaciones con las Empresas de Renting.

3.6 Redireccionamiento de los clientes a determinados talleres

Se está limitando y reduciendo gravemente la libertad de elección de taller que tienen los asegurados y usuarios.

La práctica del mercado asegurador ha evolucionado a formatos de distribución diversos, en los que los agentes, corredores, empresas de servicios, plataformas electrónicas, etc., hacen de intermediarios entre el taller o el asegurado y la Compañía de Seguros.

En este proceso existen serios y graves obstáculos al libre ejercicio del derecho a la libre elección de taller que consagra la normativa aseguradora.

Estas plataformas y gestores de siniestros:

- Deciden y determinan los flujos de vehículos y los talleres destinatarios.
- Gestionan los pagos.
- Deciden diferir los pagos con el coste financiero que esto conlleva.

La libre elección de taller es un derecho del asegurado - art.18 de la Ley 50/1980 de Contrato de Seguro- que debe ser protegido. Sólo en caso de Pólizas de Seguro a todo riesgo o de daños propios en las que contractualmente las partes hayan acordado acudir en caso de siniestro a talleres propios o concertados, podría excepcionarse este derecho.

En estos casos, debería garantizarse que el usuario presta un consentimiento informado, y que es consciente de las consecuencias de las pólizas de seguro que firma respecto de los talleres que van a reparar en caso de ocurrencia de un siniestro asegurado, así como el tipo de piezas que, en su caso, van a incorporarse al vehículo.

El Foro seguirá analizando y documentando las posibles prácticas irregulares en que podrían estar incurriendo algunas aseguradoras en sus relaciones con los talleres de reparación, con el objetivo último de garantizar las buenas prácticas en el sector de la reparación, así como el correcto funcionamiento de la economía de mercado

y la libre empresa, en defensa de los intereses de los asociados y del consumidor final.

3.7 Otros problemas al margen de las Compañías de Seguros

- a) Reparación ilegal/Competencia desleal.
- b) Recambios de 'dudosa' homologación y sin garantía.
- c) Abandono de vehículos en el taller.
- d) Impagos.

4. PROPUESTAS Y PETICIONES DEL SECTOR A LA DIRECCIÓN GENERAL DE SEGUROS

- a) Proteger el derecho a la libre elección de taller por el usuario.
- b) Garantizar que el usuario preste un consentimiento informado a los productos de seguro que contrate.
- c) Respeto al precio de la mano de obra del taller y de los canales de aprovisionamiento de recambio de que disponga.
- d) Utilización del Baremo de Tiempos de Reparación del Constructor o en su caso la aprobación de uno consensuado entre todas las partes implicadas en la reparación.
- e) Análisis profundo del proceso de peritación de siniestros de automoción y del papel que cumple la figura del perito.
- f) Institucionalizar encuentros con la Dirección General de Seguros, con la periodicidad que se determine.
- g) Que se tenga en cuenta al Foro de Talleres como representante del colectivo de talleres en los procesos de audiencia pública, tramitación normativa, análisis de sectores, etc.

Este sector contribuye de una manera significativa al empleo, la inversión y la generación de valor añadido.

La gran mayoría del tejido empresarial de la posventa española la constituyen autónomos y micropymes, empresas familiares en su mayoría, que son las que mantienen el empleo estable en nuestra economía.

Se encuentra sin embargo en una situación crítica, estando realmente en riesgo ese esfuerzo inversor, el empleo y la propia supervivencia de las empresas del sector.

Debemos ser especialmente cuidadosos con un sector que debe garantizar que los vehículos que circulan por las vías públicas respeten los criterios medioambientales y de seguridad vial.

LOS INFORMES DE SUELOS

En este 2012 se cumplen 5 años de los primeros informes de suelos elaborados, lo que indica que éste será un año donde llevaremos a cabo muchas de las renovaciones.

Desde la Asociación hemos analizado que formamos parte de un sector cada vez más sensibilizado, más consciente de las actuaciones y más cumplidor con las obligaciones establecidas, priorizando en muchos casos el buen hacer y el respeto con el medioambiente.

Tal y como indica la definición de Desarrollo Sostenible, debemos trabajar para garantizar la conservación de los recursos naturales para las generaciones futuras, en armonía con el proceso de desarrollo económico y bienestar de la sociedad. Para alcanzar dicho desarrollo las administraciones públicas llevan trabajando décadas elaborando marcos legislativos donde se regularizan aspectos ambientales que busquen alcanzar la óptima utilización de los recursos, sancionando las malas prácticas que pongan en peligro tanto la salud del planeta como la humana. Partiendo de la base de que los recursos son escasos, nuestra obligación como seres humanos es la de gestionarlos de la manera más eficiente para que las generaciones venideras tengan, en la medida de lo posible, la misma accesibilidad que tenemos actualmente. La contaminación y el agotamiento de los recursos son factores que debemos minimizar si queremos alcanzar un desarrollo económico y social respetando el medio ambiente.

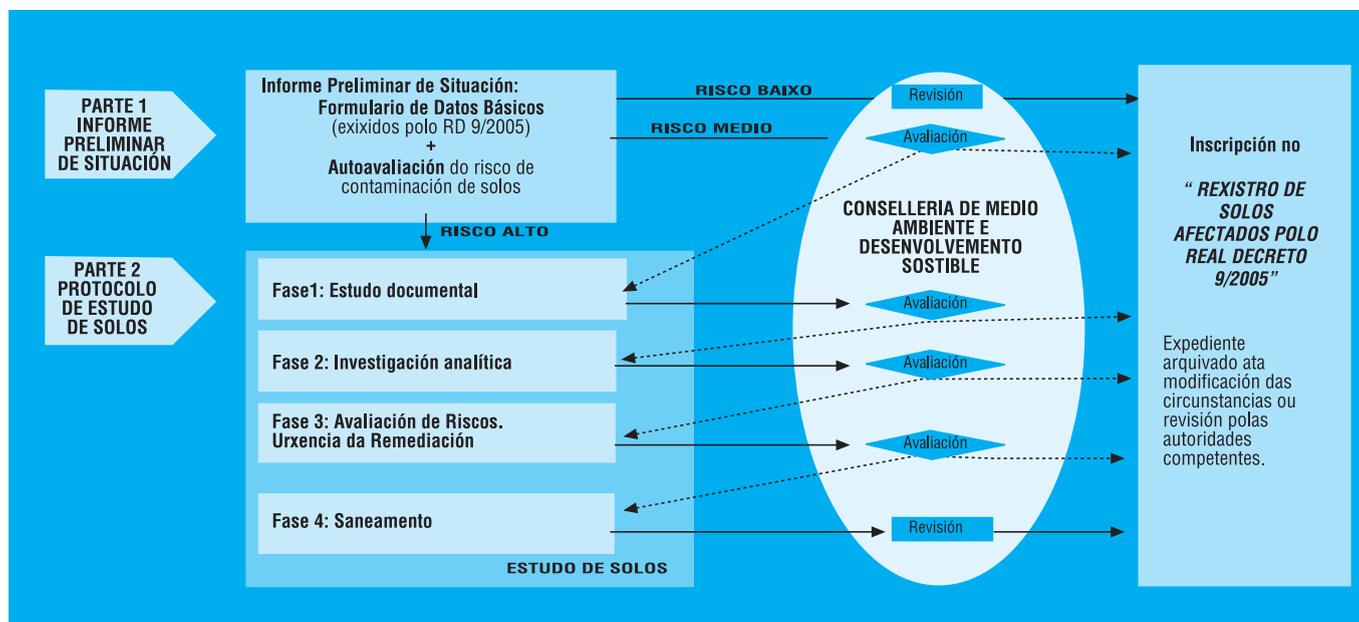
En el plano legislativo, el Real Decreto 9/2005 refleja esta

normativa estatal de protección medioambiental en materia de suelos. Dicho Real Decreto ha impulsado el estudio de los suelos, por lo que establece la relación de actividades potencialmente contaminantes y los criterios y estándares para la declaración de los suelos contaminados. Establece una lista de las actividades potencialmente contaminantes que están obligadas a realizar un Informe preliminar de suelos, entre los que se encuentra nuestro sector, el mantenimiento y reparación de vehículos.

Como actividad potencialmente contaminante se entiende cualquier actividad de tipo industrial o comercial en la que, ya sea por el manejo de sustancias peligrosas o por la generación de residuos, puede contaminar el medio ambiente.

Según el citado Real Decreto, el titular que desarrolla dicha actividad estará obligado a:

- Realizar un Informe preliminar de situación cuando se inicie una nueva actividad perteneciente al Anexo I del Real Decreto 9/2005 en el que se indican las actividades potencialmente contaminantes.
- Renovar dicho Informe de situación en el **plazo de 5 años** a contar desde la fecha de resolución.
- En el supuesto de una modificación sustancial de las instalaciones, se deberá presentar un Informe de Suelos junto con la solicitud de autorización o licencia para el proyecto de modificación.



- También hay que tener en cuenta que se deberá presentar un nuevo Informe de suelos cuando se pretenda llevar a cabo el **cierre definitivo o se proceda a la transmisión de la titularidad de la actividad**.

El incumplimiento de estas obligaciones puede dar lugar a la apertura de un expediente sancionador.

La importancia que tienen los Informes de suelos no se limita a ser un simple trámite administrativo obligado por la legislación, sino que está diseñado para detectar posibles suelos contaminados y activar el protocolo de descontaminación para, en primer lugar, minimizar su posible dispersión y, posteriormente, realizar las acciones necesarias para proceder a su descontaminación.

Por esta causa, la finalidad principal de este Informe es valorar la posibilidad de que se hayan producido o se produzcan contaminaciones significativas en el suelo sobre el que se asienta, además de concienciar a los sectores económicos y sociales que las actividades potencialmente contaminantes pueden resultar peligrosas si no gestionan adecuadamente los residuos peligrosos que pueden afectar al suelo o las aguas.

Los Informes de suelos forman parte de un sistema de control administrativo para realizar un seguimiento de aquellas actividades que presenten riesgo de contaminación, para prevenir consecuencias medioambientales y económicas, además de ser un sistema de control de gestión por parte de los titulares.

También sirve, entre otras cosas, para llevar un registro de suelos contaminados, así como para pedir responsabilidades futuras por gestiones pasadas.

Para realizar el Informe de suelos se necesitan una serie de datos:

1. Datos generales de la actividad:

- Datos generales de identificación de la empresa propietaria de las instalaciones.
- Datos básicos relativos al emplazamiento (dirección, titular, capacidad productiva anual, potencia energética, número de empleados...).
- CNAE de la actividad, en nuestro caso CNAE 45.20 (Mantenimiento y reparación de vehículos).
- Información histórica del emplazamiento, entendiendo por esto toda aquella actividad realizada por anteriores propietarios de la parcela. Este dato es importante de cara a valorar el riesgo de contaminación del suelo de

la parcela derivada de antiguas actividades, distinguir claramente entre la contaminación derivada de la actual actividad y aquella procedente de usos históricos, así como determinar con precisión el origen de la potencial contaminación del suelo.

- Datos sobre la cantidad de sustancias peligrosas y combustibles que almacenan y consumen al año.
 - Breve descripción de la actividad, como por ejemplo si se dedica a mecánica, electricidad, chapa, pintura...
2. Planos de la instalación y de situación de la parcela, indicando coordenadas, acompañado de fotografía aérea y cartografía catastral.
 3. Coordenadas UTM de la parcela, para saber la situación exacta del emplazamiento.
 4. Datos registrales, y urbanísticos de la parcela, indicando la referencia catastral del emplazamiento.
 5. Datos sobre si la instalación sufrió ampliaciones o modificaciones sustanciales.
 6. Información sobre el entorno del establecimiento; aquí se indican los usos que se encuentran en un perímetro de 500 metros alrededor de la parcela (uso comercial e industrial, cultivos, cría de animales, ríos, playas...).
 7. Existencia de puntos de captación de aguas subterráneas en la instalación o alrededores, indicando su localización y uso.
 8. Datos sobre la superficie de la instalación, indicando la superficie, el porcentaje destinado a zonas de producción, porcentaje cubierto y pavimentado, y material empleado.
 9. División de las áreas del emplazamiento (acompañado por un plano), tipo de pavimento, porcentaje de la superficie pavimentada y cubierta y su accesibilidad.
 10. Tipo de red de drenaje, indicando el tratamiento y destino de las aguas residuales y pluviales.
 11. Datos de disposición de autorización de vertidos.
 12. Materias consumidas (primas, secundarias y auxiliares), donde se indique el tipo de producto, cantidad anual, frase de riesgo asociada a la materia, estado de agregación, forma de presentación y tipo de almacenamiento.

13. Indicar si es productor o pequeño productor de residuos peligrosos, añadiendo el número de registro.
14. Residuos generados, donde se indique la denominación del residuo, código LER, cantidad anual, gestión externa mediante gestor autorizado y tipo de almacenamiento. Además en el plano de las instalaciones deberá aparecer reflejada la situación del almacén de residuos, y se deberá adjuntar una copia de los documentos de aceptación de residuos y acreditación de los gestores autorizados.
15. Información de si se dispone de depósitos de alguna sustancia, tales como gasolina, gasoil...
16. Datos sobre si se realizó alguna vez un estudio geotécnico o ambiental del subsuelo en el emplazamiento o alrededores.
17. Accidentes o incidentes acaecidos en el emplazamiento. Es conveniente explicar con el mayor detalle posible el suceso y adjuntar la justificación documental existente para evaluar adecuadamente el riesgo de contaminación del suelo.
18. Información sobre si hay denuncias, quejas o sanciones sobre la actividad.

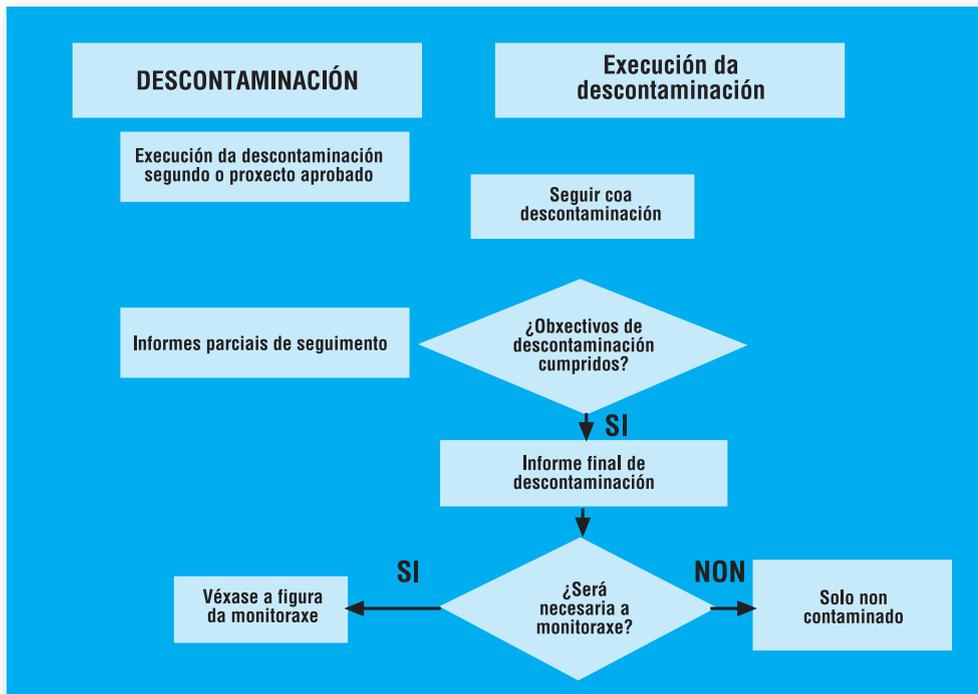
19. Sistema de gestión ambiental: solo se tendrán en cuenta aquellos sistemas de gestión ambiental normalizados.

Junto con el valor natural que tiene un suelo existe un valor económico. Cuando un suelo se cataloga como contaminado, a los titulares y gestores de la actividad les podrán obligar a asumir responsabilidades económicas y jurídicas, y su consiguiente descontaminación como recoge el Real Decreto 9/2005, lo que conlleva un elevadísimo coste además de las sanciones ejemplares que marca la legislación.

Como suelo contaminado entendemos aquel cuyas características físicas, químicas o biológicas han sido alteradas negativamente por la presencia de componentes de carácter peligroso en concentración, tal que comporte un riesgo para la salud humana y el medio ambiente.

La declaración de un suelo como contaminado, obligará a la realización de las actuaciones necesarias para proceder a su recuperación ambiental en los términos y plazos dictados por el órgano competente. La recuperación de un suelo contaminado se llevará a cabo aplicando las mejores técnicas disponibles en función de las características de cada caso. Las actuaciones de recuperación deben garantizar que materializan soluciones permanentes, priorizando, en la medida de lo posible, las técnicas de tratamiento in





técnico, económico medio-ambiental no sea posible esa recuperación, se podrán aceptar soluciones de recuperación tendentes a reducir la exposición, siempre que incluyan medidas de contención o confinamiento de los suelos afectados.

Los suelos contaminados perderán esa condición cuando se realicen en ellos actuaciones de descontaminación que, en función de los diferentes usos, garanticen que han dejado de suponer un riesgo inadmisibles para el objeto de protección designado, salud o ecosistemas. En todo caso, un suelo dejará de tener la condición de

situ que eviten la generación, traslado y eliminación de residuos. Siempre que sea posible, la recuperación se orientará a eliminar los focos de contaminación y a reducir la concentración de los contaminantes en el suelo. En el caso de que por razones justificadas de carácter

contaminado para un determinado uso una vez exista y sea firme la resolución administrativa que así lo declare, previa comprobación de la efectividad de las actuaciones de recuperación practicadas.

TEMPUS
CORREDURÍA DE SEGUROS
info@tempu.es • www.tempu.es

¡¡un SEGURO en mayúsculas!!
el SEGURO de tu taller o concesionario del automóvil
sin letra pequeña

La correduría de confianza de ATRA

- Tenemos la solución a los seguros de R.C. de suscripción obligatoria para vehículos Km 0, usados y demostración.
- Somos especialistas en Gerencia de Riesgos para Talleres.
- Primas y condiciones especiales para Seguro Obligatorio de Accidentes de Convenio

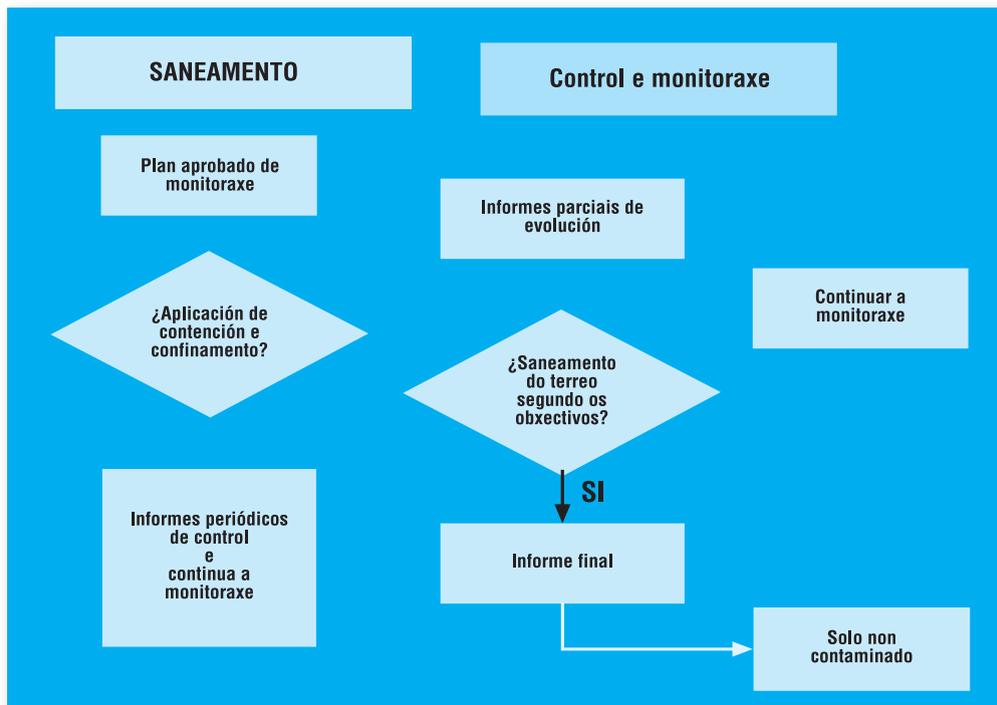
Oficina Central:
Avda. de Madrid 18 - 1º
36204 - Vigo
Tel: +34 986 26 14 26
Fax: +34 986 27 65 33

Oficina Silleda:
Avda. del Parque
36540 - Silleda
Tel: +34 986 58 08 19
Fax: +34 986 58 01 05

PREMIOS 03
Gama
GESTIÓN ESPECIALIZADA DE LA
REINTEGRACIÓN ASISTENCIAL

AKNOR
R
Empresa
Registrada
18 JUN 2004

CERTIFIED
RISKS
MANAGEMENT SYSTEM



Los propietarios de fincas en las que se haya realizado alguna de las actividades potencialmente contaminantes estarán obligados a declarar tal circunstancia en las escrituras públicas que documenten la transmisión de derechos sobre aquellas.

La existencia de tal declaración se hará constar en el Registro de la Propiedad con una nota al margen. Dicha nota se cancelará cuando se realicen las labores de descontaminación pertinentes, y se deberá adjuntar una certificación expedida por la Administración competente, en la que se incorpore la resolución administrativa de desclasificación.

La descontaminación o recuperación del suelo se refiere a las intervenciones destinadas a disminuir los riesgos ligados a la presencia de compuestos tóxicos. La fase de descontaminación comprende tres etapas:

- Redacción de un proyecto de descontaminación, a partir de un análisis de las alternativas de recuperación siguiendo criterios técnicos, económicos y ambientales.
- Ejecución de descontaminación una vez aprobado el proyecto. Comporta la necesidad de realizar un seguimiento y control del avance y, en determinados casos, la realización de un análisis del riesgo de contaminación remanente.
- La comprobación final de las actuaciones realizadas mediante un monitoraje a medio o largo plazo. En el caso de que los resultados no se ajusten a los valores establecidos sería preciso implementar propuestas adicionales.

Iván Iglesias Peixoto
Beatriz San Miguel Fontela
Técnicos Medioambientales ATRA



UN IMPORTANTE COMPROMISO DE TODOS CON EL MEDIO AMBIENTE

SERTEGO, SERVICIOS MEDIOAMBIENTALES S.L.U.

El principio de “Responsabilidad del productor” descrito por el Real Decreto 1619/2005, no es un mero enunciado que se pierde en el mar de normas que todo aquel que vende neumáticos tiene que cumplir, sino que es la pieza clave para lograr que la gestión de los neumáticos usados funcione correctamente con arreglo a la ley y al medio ambiente. Asumir esta responsabilidad permite a la sociedad no verse perjudicada por el cúmulo de neumáticos fuera de uso que se generan y, a la vez, beneficiarse de los productos y vías de valorización que nos ofrece su correcta gestión.

Según nuestras estimaciones son muchos los productores que aún no declaran. Hay empresas, entre ellas muchos talleres, que compran directamente neumáticos en el extranjero para venderlos en España

evitando declararlos por la “picaresca” de obtener un beneficio adicional. Además, cada vez cobra más auge en el mercado la fórmula de compra online mediante la cual las empresas venden neumáticos procedentes del extranjero directamente al consumidor. Esas empresas se convierten en productores de neumáticos, pero cuando no los declaran a un Sistema Integrado de Gestión ni se ocupan del residuo que generan, cometen un fraude y perjudican al consumidor.

También genera fraude la venta de neumáticos usados procedentes de desguaces. En este caso son los productores de vehículos o en todo caso los desguaces quienes deberían asumir la responsabilidad de su gestión y, sin embargo, es SIGNUS quien lo hace al no poder distinguir dichos flujos de residuos en los talleres donde realiza su recogida gratuita.



Foto.1. Instalaciones Sertego sitas en Lalín, Pontevedra.



Foto.2. Instalaciones almacenamiento neumáticos Sertego Lalín, Pontevedra.

También debemos tener en cuenta que existen empresas que venden en España neumáticos usados o recauchutados importados. Todas ellas deberían declarar y contribuir a la gestión de los residuos que generan estos neumáticos.

Este fraude genera una injustificada ventaja competitiva a favor de quien lo practica, en detrimento de los que cumplen correctamente con la Ley.

SIGNUS es el **Sistema Integrado de Gestión (SIG) de neumáticos fuera de uso (NFU)** creado en España a iniciativa de los actores más importantes de la industria del neumático en el mundo, con la finalidad de que pueda ser utilizado como el mecanismo con el que todos los importadores y fabricantes de neumáticos que lo deseen puedan cumplir las obligaciones que les impone el Real Decreto 1619/2005 de gestión de NFU.

Estas obligaciones suponen prevenir la generación de los NFU y garantizar la recogida y correcta gestión de tantos neumáticos usados como neumáticos se introduzcan anualmente y por primera vez en el mercado de reposición y que, por las características de su comercialización y de su uso, pueden generarse en cualquier punto de generación de la geografía española.

La entidad gestora del sistema SIGNUS es una empresa sin ánimo de lucro que coordina y garantiza la correcta gestión de los neumáticos usados en toda España,

actualmente en nombre de cerca de 300 empresas que fabrican o importan neumáticos para su venta en España.

Sus misiones son garantizar en España el control del residuo desde que se genera hasta que deja de serlo, así como maximizar el valor de todos sus componentes a través del desarrollo de nuevas aplicaciones y de nuevos mercados, de tal manera que este valor redunde en la disminución de los costes de la gestión del residuo, todo ello en beneficio del consumidor y del medioambiente.

SERTEGO forma parte de la red operacional de SIGNUS. Es la empresa encargada de la recogida de los neumáticos usados en las cuatro provincias gallegas.

Desde septiembre de 2007 SERTEGO tiene un acuerdo de colaboración con ATRA con el objetivo de lograr una buena adaptación a las necesidades de los asociados de ATRA ofreciendo el mejor servicio.



En el diseño y posterior fabricación de las carrocerías de automóviles, las partes de plástico abarcan un amplio grupo de piezas. Normalmente exteriores, aunque también interiores en la carrocería, se reparan y pintan, tras un profundo estudio de los distintos tipos de plástico con que están configuradas.

Los fabricantes de pinturas de automóviles comercializan diversos productos que se emplean específicamente en el pintado de las piezas plásticas. Estos materiales son específicos para la preparación y pintado posterior de los plásticos termoplásticos, ya que los termoestables no requieren productos específicos para su pintado.

PLÁSTICOS TERMOPLÁSTICOS

Los plásticos más utilizados en la fabricación de piezas exteriores del automóvil son:

- PP-EPDM, PP + PE, y PP-T 10-20%: se utilizan principalmente en paragolpes, molduras inferiores de puerta y protectores de estribo.
- PPE + PA: más conocido como NORYL, se usa en aletas.

- ABS: se fabrican las rejillas y carcasas de espejo.
- PA: o poliamida, para tiradores o manecillas de puerta.
- PC: policarbonato, para las tulipas de los faros, permite rebarnizar.
- PMMA: para pilotos traseros, en su proceso de inyección se puede teñir o colorear.

La inmensa mayoría de estos plásticos precisan productos específicos para su pintado, tales como imprimaciones adherentes, aditivos plastificantes, pastas de texturar y barnices mates o aditivos mateantes.

TRABAJOS PREVIOS

FLAMEADO

En alguno de los procesos de pintado sobre plásticos termoplásticos la adherencia resulta complicada. Para solucionarlo, precisan un tratamiento previo al proceso de pintado. Este pre tratamiento al pintado se denomina “flameado”, consiste en hacer pasar la parte oxidante de una llama por toda la superficie del plástico, para conseguir su oxidación y mejorar la adherencia.

ATEMPERADO

La adherencia de los plásticos mejora con su atemperado. A las piezas de plástico se les puede dar calor en una cabina-horno, en torno a 45-50° C, en un proceso denominado “atemperado”. Esta aplicación de calor se realiza antes de empezar con el proceso de pintado propiamente dicho. La finalidad de esta aplicación es abrir el poro del plástico para mejorar su adherencia.

PROCESOS DE PINTADO

Actualmente, los procesos más novedosos para el pintado de superficies plásticas se ven modificados gracias a la utilización de productos específicos que mejoran el proceso eliminando y/o reduciendo pasos con respecto al método tradicional.

MASILLAS

Las masillas específicas para plásticos intervienen de forma notable en los procesos de preparación de superficies plásticas. Con su utilización se evitan una serie de pasos como:

- No hace falta aplicar el promotor de adherencia antes de la masilla.
- Si se requiere un segundo enmasillado, se eliminan los tiempos de aplicación y evaporación del promotor de adherencia para la aplicación de la masilla.

Estas masillas suelen ir pigmentadas en color negro, pasan más desapercibidas cuando se producen daños o rozones en la superficie del plástico. Su lijado es más fácil y rápido que el lijado de una masilla tradicional estándar de carrocería, y se suelen emplear discos de lija menos abrasivos.



Masilla específica para plásticos

De esta manera, utilizando este tipo de masillas de poliéster específicas para plásticos se mejora la rentabilidad de los tiempos y materiales empleados en los procesos más novedosos.

IMPRIMACIONES 1K

En pintado de plásticos, uno de los productos más utilizados son las imprimaciones específicas de 1K. La inmensa mayoría de fabricantes de pinturas las presentan como un producto transparente o ligeramente pigmentado con partículas de aluminio, que sirven de guía en su aplicación.



Promotor de adherencia en spray 1K

Estas imprimaciones son productos 1K, muchas marcas las comercializan como aerosoles, con capacidad de 400 ml, y con dos boquillas diferentes para diferentes

posibilidades de aplicación. La boquilla redonda se utiliza en pequeñas y puntuales zonas de plástico desnudo, y la segunda boquilla, con efecto abanico, para aplicaciones sobre zonas de mayor superficie con plástico virgen al descubierto.

Los tiempos de preparación de mezcla no existen, ya que el spray está listo al uso -simplemente hay que agitar el envase durante un par de minutos y está listo para ser aplicado-. Tampoco existen los tiempos de limpieza de los equipos aerográficos, pues su aplicación se realiza a spray, basta con invertir dicho spray y pulverizar para vaciar la boquilla.

Los trabajos de enmascarado también se ven reducidos o minimizados, debido a la fácil y cómoda aplicación del producto en spray.

IMPRIMACIONES-APAREJO 2K PARA PLÁSTICOS

Si bien estas pinturas de fondo estaban presentes en los antiguos procesos de pintado de plásticos, lo hacían sólo con una tonalidad: gris claro. Ahora, los fabricantes de estas pinturas han mejorado sus productos lanzando al mercado imprimaciones-aparejo con distintas tonalidades: blanca, gris, negra.

Alguno de estos fabricantes también comercializa resinas transparentes para el pintado de plásticos. Éstas se pueden teñir con colores acrílicos 2K. De esta manera, se alcanza un buen número de tonalidades de color, consiguiendo perfecta adherencia, soporte elástico y un tono idóneo para las pinturas de acabado.



Imprimación con aparejo 2K para plásticos

Estas imprimaciones-aparejo aportan un espesor en torno a las 25-35 micras, con una aplicación estándar en dos manos. El producto presenta un aspecto satinado, fino y uniforme tras su aplicación. Tras respetar los tiempos de evaporación recomendados en la ficha técnica, se procede a aplicar el color de acabado, en un proceso húmedo sobre húmedo, ya sea acabado monocapa o bicapa.

NUEVOS BARNICES

La ley VOC respecto a las pinturas de automoción marca unos límites de compuestos orgánicos volátiles máximos de emisión a la atmósfera. En este sentido, los fabricantes de pinturas desarrollan nuevos productos, entre ellos barnices de diversas tecnologías, como HS, UHS y barnices al agua que modifican el proceso de pintado en las piezas de plásticos.



Barniz elástico

Lenta, pero progresivamente, se realizan cambios en las pinturas de acabado. La fabricación de estos barnices y acabados monocapa HS y UHS tiene resinas más elásticas que las anteriores pinturas convencionales o MS. Algunos fabricantes de pinturas ya cuentan con estas resinas elásticas en sus productos de acabado, permitiendo aplicarlos sobre superficies plásticas sin la necesidad de añadir aditivo elastificante a la mezcla.

Muchos fabricantes de automóviles usan en primeros equipos nuevos barnices resistentes al rayado. Estos barnices alargan la protección y brillo del barniz, y se pueden conseguir con dos tecnologías distintas.

- La tecnología con nano partículas de sílice de extrema dureza, también denominados barnices cerámicos.
- La tecnología Re-flow, con unas propiedades destacables de brillo y elasticidad. Con la elasticidad que proporcionan se pueden aplicar estos barnices sobre superficies plásticas rígidas o semi-rígidas, sin la necesidad de aportar a la mezcla ningún otro tipo de aditivo elastificante.

Asimismo, destacan los barnices específicos para el pintado de piezas plásticas, que abarcan todas sus posibles terminaciones. Pueden ser satinados o mates, y son lo suficientemente elásticos para ser aplicados directamente sobre estas superficies sin añadir aditivo elastificante a la mezcla del barniz.

PRUEBAS REALIZADAS EN CESVIMAP

En los muchos procesos de reparación de plásticos efectuados en CESVIMAP, se han probado todas las novedades de productos ofrecidas por los fabricantes de pintura.

Las masillas específicas para plásticos, de color negro, se han aplicado sobre diferentes superficies plásticas, con excelentes resultados de adherencia en todas ellas.

La imprimación adherente de 1K para plásticos ha resultado uno de los productos más rentables en las operaciones de preparación y pintado de plásticos, eliminando tiempos de preparación de mezcla y de limpiezas de equipos aerográficos.

En trabajos de pintado de piezas nuevas sin imprimir, se han aplicado las imprimaciones-aparejo 2K plásticas, obteniendo resultados muy satisfactorios en procesos húmedo sobre húmedo.

En la prueba de varios barnices, en acabado mate y satinado, CESVIMAP, siguiendo las recomendaciones del fabricante, no ha necesitado elastificar la mezcla, como tampoco añadir aditivo elástico para aplicar algún barniz brillante.



Imprimación adherente específica para plásticos



Aplicación de acabado monocapa UHS

Syc SUPERVISIÓN Y CONTROL, S. A.



www.sycitv.com



Atención ao Cliente

Servizo de Cita Previa

TELF. 900 504 389

TELF. 902 309 000

HORARIOS REDE DE ESTACIONES

LUNS A VENRES

8:15 A 20:45 HORAS

SÁBADOS

8:15 A 14:30 HORAS

ESPÍRITO SANTO

TAMBRE

SABÓN

CACHEIRAS

RIBEIRA

FERROL

LUGO

FOZ

MONFORTE

OURENSE

PEINADOR

PONTEBORA

VILAGARCÍA

O PORRIÑO

CURRO

LALÍN

LUNS A VENRES

8:30 A 14:00 HORAS

16:00 A 19:30 HORAS

SÁBADOS

8:30 A 14:30 HORAS

VIVEIRO

O BARCO

VERÍN

LUNS A VENRES

9:00 A 13:30 HORAS

15:30 A 18:00 HORAS

VILALBA

Xinzo

BUEU



Automotive / Distribuidor

DISTRIBUIDOR OFICIAL DE LOS PRODUCTOS DEL GRUPO BOSCH

CENTRAL:

Travesía de Vigo, 19-21 · 36206 · VIGO
e-mail: mercuriohans@mercuriohans.com

Comercial: 986 26 26 11

FAX: 986 27 95 12

Administración: 986 21 37 66

FAX: 986 21 37 65

Taller Automoción: 986 27 39 82

FAX: 986 27 95 12

TALLER DIESEL:

Muelle de Reparaciones de Bouzas, s/n
36208 VIGO

Taller diesel: 986 21 35 26

FAX: 986 24 09 41

DELEGACIÓN:

C/ Artesiano s/n Nave 92 B
Pol. Ind Trobajo del Camino
24010 San Andres de Rabanedo (Leon)

987 20 07 00 – FAX: 987 20 24 65

e-mail: mercurioleon@mercuriohans.com

DELEGACIÓN:

C/. Andurique, 32 BAJO
36995 POIO - PONTEVEDRA
986 83 31 39 – FAX: 986 83 31 40

e-mail: mercuriopontevedra@mercuriohans.com



Mercurio



Bosch. Motor en innovaciones del automóvil

RECAMBIOS BOSCH

- Baterías.
- Bujías, calentadores.
- Escobillas
- Filtros.
- Frenos (discos, pastillas, kit frenos, liquido, etc.)
- Correas
- Kit distribución
- Alternadores
- Motores Arranque
- Inyectores.
- Bombas.
- Caudalímetros.
- Sondas lambda
- Faros
- Bombillas
- Etc.



SACHS

- Aceites
- Anticongelante
- Lavaparabrisas
- Amortiguadores
- Embragues
- Etc



EQUIPOS DE TALLER

- Equipos diagnosis
- Elevadores
- Equilibradoras
- Montadoras
- Frenómetros.
- Banco de potencia

- Maquinas de aire, repuestos
- Aire acondicionado
- Herramientas taller
- Etc.

