



# Dossier de Prensa

(Del 17 de Septiembre de 2007 al 30 de Octubre de 2007)



# **NOTICIAS**

## **18 de Septiembre de 2007**

- Cinco Días: Chatarra con toda la vida por delante

## **25 de Septiembre de 2007**

- ABC: Relevó en la presidencia de SIGRAUTO.
- El Mundo: Carlos Mataix, nuevo presidente de Sigrauto.
- Diario El Universal: Aragón, primera Comunidad que recicla todos los neumáticos.

## **27 de Septiembre de 2007**

- Europa Press: Fernando Acebrón, nuevo director técnico de Anfac

## **Octubre 2007**

- La Tribuna del Derecho: La cadena de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil en España puede considerarse una de las más eficaces de Europa.

## **1 de Octubre de 2007**

- Transporte Mundial: Fernando Acebrón nuevo Director Técnico de Anfac

## **3 de Octubre de 2007**

- Granada Hoy.com: Veintisiete empresas gestionarán los vehículos fuera de uso

## **5 de Octubre de 2007**

- Fundación Entorno-BCSD España: Más de 5.000 instalaciones industriales quedan sometidas a la Ley de Responsabilidad Medio Ambiental: "el que contamina, repara"

## **8 de Octubre de 2007**

- La Opinión de Málaga: Acusan a Urbanismo de permitir desguaces ilegales

## **10 de Octubre de 2007**

- Diario Ideal.es: Los ejidenses abandonan 460 vehículos en las vías del municipio

## **14 de Octubre de 2007**

- Diario de Córdoba: "Nos ha costado 350.000 euros"
- Diario de Córdoba: Los centros de gestión de vehículos viejos reciben 25.500 coches al año

## **16 de Octubre de 2007**

- El Norte de Castilla: Delicias y Pajarillos concentran la mitad de los vehículos abandonados en la capital.

## **17 de Octubre de 2007**

- El Mundo.es: Piden renovar el Plan Prever para reducir emisiones

# Chatarra con toda la vida por delante

La directiva sobre reciclaje revoluciona el sector del desguace, al que impone un meticuloso troceado de los vehículos

BERNARDO DE MIGUEL, Bruselas

Cuatro latas y un consejo le dejó el moribundo chatarrero de la rumba de Albert Plá a un hijo que no supo mantener viva su heredad. Con la entrada en vigor a comienzos de este año de las últimas normas de la directiva europea sobre reciclado de vehículos, incluso un trapero tan penoso como el retratado por el cantautor catalán podría haber salvado su negocio gracias a la avalancha de residuos en ciernes.

Desde el pasado 1 de enero, todos los países de la UE tienen obligación de garantizar la recuperación, reutilización y reciclado de una gran parte del material de los vehículos que dejan de circular, con independencia de la fecha en que fueron vendidos. Hasta ahora, la directiva sólo establecía esa obligación para los vehículos que habían salido a las carreteras después del 1 de julio de 2002.

La Comisión Europea calcula que la norma obligará a someter cada año a tratamiento más de 10 millones de toneladas de residuos procedentes de los automóviles retirados de la circulación. Y

la cifra, previsiblemente, aumentará en un 40% durante los próximos años, hasta alcanzar los 14 millones de toneladas en 2015 como consecuencia del incesante incremento del parque móvil europeo, del aumento del peso medio de los vehículos y de objetivos más exigentes en el proceso de reciclado.

El pingüe negocio del tratamiento de todos esos residuos podría generar en el futuro, según la CE, unos beneficios económicos anuales de hasta 1.600 millones de euros, a repartir entre todos los actores que intervengan en la retirada de os vehículos. Incluso el último propietario del turismo desguazado podría recibir, en el escenario más optimista de los que contempla Bruselas, algún pago por la entrega del inservible cacharro.

Pero no cualquier chatarrero está en condiciones de cumplir el meticuloso despiece del vehículo que impone la directiva, por lo que el "castillo de hojalatas" de la rumba de Plá probablemente se hubiera derrumbado de todos modos. "La directiva, aunque era muy necesaria, ha aumentado los costes de retirar los vehículos", señala un reciente estudio encargado por la Co-

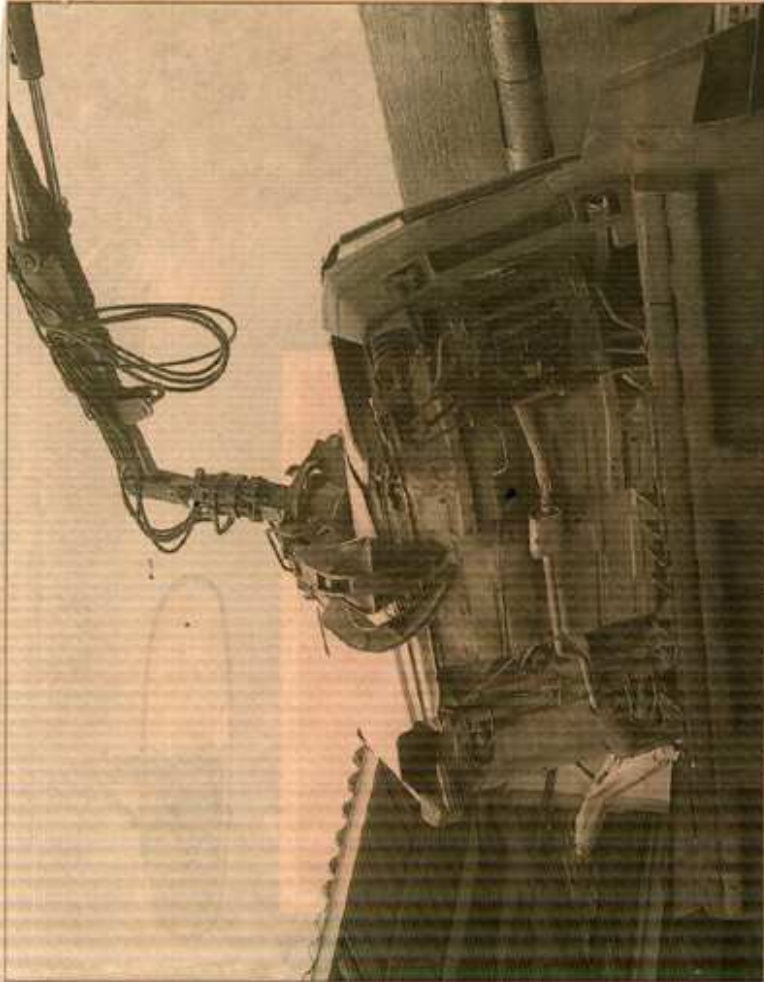


Imagen de un cementerio de automóviles tradicional.

**Una empresa española construye en Hungría una planta para despedazar hasta 30.000 autos al año**

misión de Medio Ambiente del Parlamento europeo. "Las empresas de desguace, por ejemplo, han tenido que mejorar significativamente sus instalaciones".

La imagen del cementerio tradicional de vehículos ha cambiado tanto que, como recuerda la Comisión, una empresa catalana, Equip Tecníc Santandreu, ha invertido más de cuatro millones de euros en la construcción de una planta de reciclado de automóviles en Hungría. La planta podrá desmenuzar hasta 30.000 coches al año y reciclar más de 20.000 toneladas de metal.

Bruselas advierte que para conseguir los futuros objetivos de reciclado y recuperación deberá mejorarse la tec-

nología de tratamiento de los residuos del parque móvil. Y como incentivo a esas inversiones, la CE publicó el pasado mes de enero un informe en el que confirma su intención de incrementar a partir de 2015 los objetivos de reciclado que marca la actual directiva.

"Hay prueva de que la directiva ha impulsado el desarrollo tecnológico en el tratamiento de residuos", asegura la CE. "Sin embargo, esas nuevas técnicas no se han comercializado suficientemente en el mercado europeo". Bruselas cree que la elevación del objetivo de reciclado dentro de ocho años abrirá nuevas oportunidades comerciales y potenciará la inversión en I+D del sector.

El consejo de la CE: invertir en un sector con mucha vida por delante.

## LEY Unos objetivos de reciclaje en aumento



Tres años de dura negociación hicieron falta para aprobar la directiva europea relativa a los vehículos al final de su vida útil". Los fabricantes del sector temían el impacto de una norma que quería obligarles a asumir el coste de la retirada de los turismos (hasta 8 plazas) y las furgonetas (hasta 3,75 metros cúbicos de capacidad de

carga) que dejaran de circular. Finalmente se acordó su entrada en vigor en varias fases, con un objetivo inicial de reciclar del 80% del material del vehículo y de recuperación y reutilización del 85%. Pero esos objetivos pueden aumentar en 2015 en cinco y diez puntos porcentuales, respectivamente, si la UE lo considera oportuno.

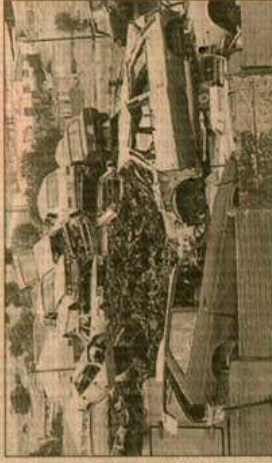
## PESO Una tonelada y pico por cada vehículo



Los automóviles europeos están ganando peso. En sus estudios de impacto de la directiva de reciclado, la Comisión Europea utiliza como parámetro un peso medio de 964 kilogramos y calcula que esa cifra se elevará hasta los 1.025 kilogramos. Pero Bruselas reconoce que los datos de los fabricantes, en base al año 2006, apuntan a una media

mucho mayor, que podría alcanzar los 1.280 kilos en 2019. En ese caso, señala la CE, Europa necesitaría reciclar o reutilizar más de 17 millones de toneladas de residuos al año. A pesar de estas espectaculares cifras, los restos de vehículos sólo son el 0,7% de los 1.300 millones de toneladas de basura que se generan en Europa cada año.

## CUOTA El 74% de los coches, en cinco países



Alemania, Italia, Francia, Reino Unido y España son, por ese orden, los países europeos con mayor número de vehículos y copan entre los cinco el 74% del mercado. En teoría, por tanto, serán los Estados con mayor volumen de reciclado durante las próximas décadas. Los expertos, sin embargo, advierten que tanto el mercado de segunda

mano como el traslado ilegal para evitar los costes del desguace pueden estar llevando buena parte de los vehículos más antiguos hacia los sitios del este de la UE. Esos países pueden encontrar una avalancha de chatarra difícil de gestionar. Sobre todo, los que además tienen de por sí un parque móvil muy anticuado.

## MATERIALES Llega el turno del plástico



No todo el material de los vehículos es susceptible de reutilización o reciclado al final de su vida útil. Ahora mismo, una vez recuperadas las partes metálicas del vehículo, la masa de plástico, espuma, cristal, fibra y caucho restante, que representa el 25% de los restos de un coche, suele utilizarse como relleno de terrenos. La Comisión Euro-

pea, sin embargo, cree que para alcanzar los objetivos de reciclado previstos será imprescindible un tratamiento mucho más sofisticado de los plásticos. "Si se mantiene la práctica actual", advierte la CE, "se provocará un serio problema medioambiental, con más de tres millones de toneladas de residuos destinados a relleno en 2015".

25 de Septiembre de 2007: ABC

Nombramientos

## **Relevo en la presidencia de Sigrauto**

Carlos Mataix ha sido nombrado presidente de la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (SIGRAUTO) en sustitución de Juan Antonio Moral que ocupó el cargo desde la constitución de la asociación en 2002.

25 de Septiembre de 2007: El Mundo

## **Carlos Mataix, nuevo presidente de Sigrauto**

MADRID.- La Asamblea General de Sigrauto nombró ayer presidente a Carlos Mataix Kubusch que ocupará el cargo a partir del próximo 1 de octubre. Mataix sustituye a Juan Antonio Moral González que ocupaba el cargo desde la constitución de la asociación en 2002. / E.M.

25 de Septiembre de 2007: Diario El Universal

**Aragón, primera Comunidad que recicla todos los neumáticos.** La comunidad autónoma de Aragón se convirtió ayer en la primera donde todos los residuos de neumáticos fuera de uso irán destinados al reciclado, a diferencia del resto del país, donde se permite la incineración. La Comunidad invertirá 30 millones de euros en un Centro Integral de Gestión.

**27 de Septiembre de 2007: Europa Press**

**Economía/Motor.- Fernando Acebrón, nuevo director técnico de Anfac**

Fernando Acebrón Rodicio será desde el próximo 1 de octubre el nuevo director técnico de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), en sustitución de Carlos Mataix Kubusch, quien ocupaba el cargo desde 1976 y ha sido nombrado recientemente presidente de Sigrauto, informó hoy Anfac.

Fernando Acebrón Rodicio es ingeniero industrial por la Escuela Politécnica Superior de la Universidad Carlos III de Madrid. Tiene un Master en Ingeniería de Automoción por INSIA - Universidad Politécnica de Madrid y se está doctorando en Ingeniería de Vehículos y Transportes en esa misma Universidad. Ha complementado su formación con programas de alta dirección en el Instituto de Empresa.

Desde 1999, era responsable del Área de Transporte y Movilidad de Anfac. En el seno del Departamento se ha ocupado de diversos proyectos y estudios técnicos, asumiendo paulatinamente mayores funciones en el marco de un proceso progresivo de sustitución. Representa a Anfac en el Comité de Política de Transportes de ACEA (Asociación Europea de Fabricantes de Vehículos) y en el Comité de Política Económica e Industrial de Oica (Asociación Internacional de Fabricantes de Vehículos Automóviles). Desde Junio de 2006 también es Director General de Odette España.

Además, desde febrero de 2002 es profesor asociado del Departamento de Ingeniería Mecánica de la Escuela Politécnica Superior de la Universidad Carlos III de Madrid, así como profesor y coordinador de asignaturas del Master de Ingeniería de Automoción del INSIA - Universidad Politécnica de Madrid.

Acebrón se mostró ilusionado con su nombramiento. "Soy consciente de la gran responsabilidad que adquiero ante los importantes retos técnicos que afronta el automóvil, tanto en materia medioambiental, como de seguridad", manifestó.

La Junta Directiva de Anfac, en su última reunión, mostró su agradecimiento a Carlos Mataix por la labor desarrollada al frente del Departamento Técnico hasta la fecha.

**1 de Octubre de 2007: Transporte Mundial**

**Fernando Acebrón nuevo Director Técnico de Anfac**

**En sustitución de Carlos Mataix, nombrado presidente de Sigrauto**

Desde hoy Fernando Acebrón es el nuevo Director Técnico de Anfac, en sustitución de Carlos Mataix, que ocupaba el cargo desde 1976 y que recientemente ha sido nombrado presidente de Sigrauto.

Fernando Acebrón es ingeniero industrial por la Escuela Politécnica Superior de la Universidad Carlos III de Madrid, tiene un máster de Ingeniería de Automoción por el INSIA y ha complementado su formación con programas de alta dirección en el IE.

Desde 1999 ha sido responsable del área de Transporte y Movilidad de Anfac, representando a esta patronal en ACEA y OICA, cargo que desde junio de 2006 ha compaginado con la Dirección General de Odette España.

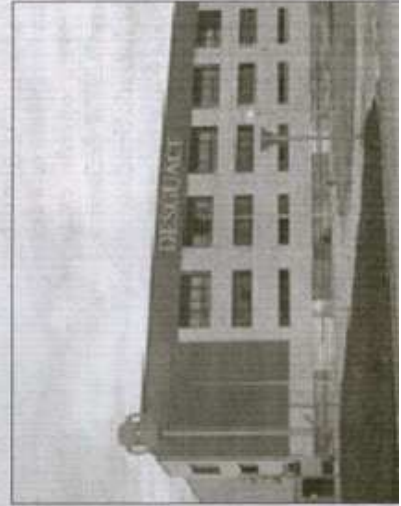
# DERECHO DE EMPRESA

**SIGRAUTO** (Asociación española para el tratamiento medioambiental de los vehículos fuera de uso)

## «La cadena de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil en España puede considerarse una de las más eficaces de Europa»

**MAGDALENA LEIS**  
La labor que viene realizando Sigrauto desde hace ya 15 años asegura un tratamiento de los vehículos al final de su vida útil medioambientalmente impecable. Coordinan y gestionan las exigencias de la normativa vigente en este tema, al tiempo que posibilitan el desarrollo de una de las cadenas de tratamiento más eficaces de Europa desarrollada por empresas privadas. **Tribuna del Derecho: Sigrauto aglutina esfuerzos en la lucha por la conservación del medio ambiente, en concreto, al final de la vida útil de los vehículos. Háblenos de su actividad.**

La Asociación Española para el tratamiento medioambiental de los vehículos fuera de uso nace en Abril de 2002, fruto de la alianza de las asociaciones que representan a los principales sectores involucrados en la cadena de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.



es el de buscar nuevas vías de aprovechamiento de parte de los materiales que componen los vehículos para poder alcanzar el objetivo fijado por la UE de recuperar del 95% en peso para el año 2015.

**T.D.: ¿Qué es una centro autorizado de tratamiento según el Real Decreto 1383/2002?**

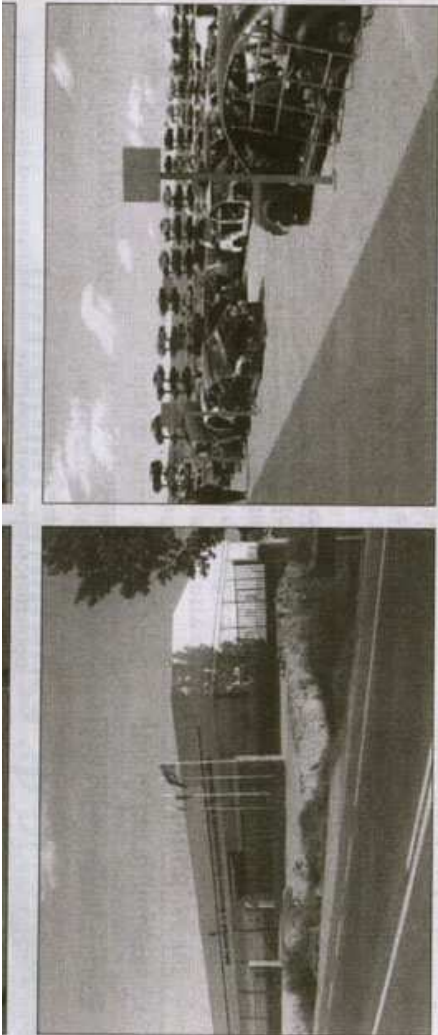
**Sigrauto:** De forma sencilla podríamos decir que un centro autorizado de tratamiento (CAT) es una instalación que cuenta con los medios necesarios para poder recibir y tratar los vehículos al final de su vida útil. Esto debe ser verificado por los órganos medioambientales de cada

**Sigrauto:** SIGRAUTO es una entidad sin ánimo de lucro constituida por los principales sectores involucrados en el tratamiento de los vehículos fuera de uso, es decir, fabricantes e importadores de vehículos, desguazadores y fragmentadores, a través de sus respectivas asociaciones sectoriales (ANFAC, ANIACAM, AEDRA y FER).

SIGRAUTO es un foro permanente, en el que estos sectores analizan los problemas que afectan al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, buscando las soluciones más adecuadas y tratando de proporcionar a sus asociados los instrumentos necesarios para que puedan cumplir sus nuevas obligaciones medioambientales.

**T.D.:** ¿Cómo consiguen involucrar a los distintos sectores implicados en la búsqueda de la solución más adecuada? ¿Se encuentran en su quehacer diario con muchas dificultades en el cumplimiento de la Directiva 2000/53 sobre vehículos al final de su vida útil?

**Sigrauto:** Tal y como se ha señalado antes, podría decirse que no es SIGRAUTO quien involucra a los sectores sino que han sido los sectores los que, hace más de



Los antiguos desguaces han afrontado un importante cambio hasta convertirse en Centros Autorizados de Tratamiento (CAT).

Comunidad Autónoma que son los que finalmente otorgan la autorización.

En resumen el CAT debe contar con una serie de zonas con pavimentos y sistemas de recogida y tratamiento de aguas adecuados, algunas de ellas obligatoriamente techadas, equipos y medios para la extracción de todos los fluidos y elementos considerados residuos peligrosos, depósitos adecuados para el almacenamiento de los mismos, así como las instalaciones necesarias para el correcto almacenamiento de los componentes destinados a la reutilización.

Es importante destacar que el último propietario del vehículo tiene la obligación de entregarlo a uno de estos centros y que sólo éstos pueden expedir el certificado de destrucción del vehículo que acreditará la baja del mismo en el Registro de Tráfico.

También conviene que los usuarios sepan que estos centros normalmente no son instalaciones de nueva creación sino que son los antiguos desguaces profesionales de vehículos que han afrontado un proceso de reconversión muy importante y de forma encomiable.

**T.D.:** ¿Desarrollan actualmente

15 años, tomaron la decisión de colaborar y trabajar conjuntamente para lograr que el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil se hiciera de forma medioambientalmente correcta y uno de los frutos de esa colaboración fue precisamente la constitución de SIGRAUTO.

Lógicamente en nuestro trabajo diario nos enfrentamos con retos y dificultades constantes que se van resolviendo de la mejor forma posible pero creo que podemos estar bastante satisfechos de cómo se han implantado los requisitos de la Directiva en nuestro país. El reto quizás más importante en estos momentos

## SOCIOS

■ **AEDRA. La Asociación Española del Desguace y Reciclaje del Automóvil** aglutina 530 desguaces afiliados en nuestro país de los cuales más de 300 están autorizados como cat según las exigencias del Anexo I de la Directiva 2000/53.

■ **ANFAC. La Asociación Española Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones** es una asociación profesional que fomenta el desarrollo del Sector de Automoción en España promoviendo la colaboración entre los fabricantes asociados en los aspectos técnicos, económicos y financieros.

■ **ANIACAM. La Asociación Nacional de Importadores de Automóviles Camiones, Autobuses y Motocicletas** representa a todos los importadores.

■ **FER. La Federación Española de la Recuperación** está formada por las principales empresas españolas de reciclado y recuperación de materiales metálicos, agrupando a 21 plantas fragmentadoras españolas.



### las empresas privadas una cadena de tratamiento eficaz?

**Sigrauto:** La cadena de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil en España puede considerarse una de las más eficaces de Europa. Los elementos de la cadena son:

El CAT que recibe en primera instancia el vehículo, tramita su baja ante la DGT, realiza la descontaminación del mismo mediante la retirada de todos los líquidos y elementos que confieren al vehículo fuera de uso la condición de residuo peligroso. Estos son los aceites hidráulicos, aceites del motor, del diferencial y de la caja de cambios (salvo que se reutilice el bloque completo), en cuyo caso se puede mantener lubricado), combustibles, líquidos de frenos, anticongelantes, filtros, baterías, etc. Asimismo evalúa y retira todos aquellos componentes susceptibles de ser reutilizados y los identifica y almacena para su posterior comercialización. Asimismo, al objeto de facilitar el reciclado, retira también algunos residuos no peligrosos como

catalizadores, neumáticos, vidrios, etc. Tras estas operaciones, el CAT envía el resto, normalmente compactado en cubos, al fragmentador.

El Fragmentador recibe los vehículos descontaminados junto con otros muchos flujos de residuos mixtos (línea blanca, chapajo, etc.) que contienen metales junto con otros elementos y los tritura mediante molinos de marillos hasta un tamaño de entre 20 y 40 cm. A continuación, unas aspiradoras y unos ventiladores soplan los metales menos pesados (estériles) y más tarde, mediante corrientes magnéticas se separan los metales férricos que son enviados a fundición para la elaboración de nuevos materiales.

El resto de materiales son sometidos bien en la propia fragmentadora o en plantas especializadas, a distintos procesos de segregación (cribados, corrientes de inducción, mesas densimétricas, sistemas ópticos, etc.) para obtener por un lado los distintos metales no férricos (aluminio, cobre, etc.) que son en-

viados a plantas de fundición y por otro otras fracciones de materiales no metálicos que se reciclan o se valorizan energéticamente dependiendo de sus características.

Aunque de forma genérica estos elementos son los mismos, la cadena es una de las más eficaces por varios motivos como son:

- hemos sido uno de los primeros países en transponer la Directiva y poner en marcha las medidas necesarias para su aplicación
- los sectores ya estaban unidos y preparados para afrontar los cambios necesarios muchos años antes
- contamos con un importante mercado de piezas y componentes usados para su reutilización lo que implica que una parte importante de lo recuperado sigue la opción más favorable desde el punto de vista medioambiental.
- la cadena cuenta con un altísimo nivel en todas sus fases pero sobre todo en lo que respecta a la recuperación de materiales tras la fragmentación. □

nanciación de la industria de este sector. Así, las empresas madereras que pretendían realizar mejoras en sus instalaciones o innovar en sus procesos de fabricación podrán solicitar un crédito en los cinco y los diez años.



### ■ TIC

Un informe realizado por la Asociación de Empresas de Electrónica, Tecnologías de la Información y Telecomunicaciones de España y Everis (AETIC) ha puesto de relieve la creciente e importante importancia de las tecnologías de la información para todas las empresas. Tanto es así que el 70% consideran las TIC como un elemento clave en la rentabilidad de su negocio. Las cifras del estudio realizado muestra que cerca de 270.000 empresas de este país cuentan con firma digital para la presentación de documentos, declaraciones y otros trámites. Por otro lado, 97.000 empresas emiten facturas electrónicas, habiéndose cuadruplicado este modo de proceder desde 2006.

**3 de Octubre de 2007: Granada Hoy.com**

### **Veintisiete empresas gestionarán los vehículos fuera de uso**

La Consejería de Medio Ambiente ha concedido la autorización para la gestión de los vehículos fuera de uso a un total de 27 empresas granadinas que suponen una capacidad de tratamiento de 43.500 vehículos, convirtiéndose en la tercera provincia de Andalucía -tras Sevilla y Málaga- en recepción y descontaminación de este tipo de residuos.

La implantación de estas instalaciones previene el abandono incontrolado de vehículos y sus desechos, y consigue la reutilización o reciclaje de sus materiales, preservando el medio ambiente.

En Andalucía, el número de autorizaciones alcanza las 156, alcanzando una capacidad de tratamiento de 201.000 vehículos anuales, suficiente para tratar todos los que se cada año dejan de ser utilizados.

Según la Consejería, el año pasado se gestionaron casi 130.000 toneladas procedentes de 147.606 vehículos, de las cuales el 71 por ciento se destinaron a valorización, el 12 por ciento a reciclaje y el 17 por ciento fueron reutilizadas.

**5 de Octubre de 2007: Fundación Entorno-BCSD España**

### **Más de 5.000 instalaciones industriales quedan sometidas a la Ley de Responsabilidad Medio Ambiental: “el que contamina, repara”**

**Para asegurar que las empresas disponen de los recursos económicos necesarios para hacer frente a su responsabilidad, la ley exige la constitución de una garantía financiera, que se introducirá de forma gradual a partir del 2010**

Hoy el Parlamento ha aprobado el texto de la nueva Ley de Responsabilidad Medio Ambiental impulsada por el Ministerio de Medio Ambiente y que busca tanto reparar los daños causados al medio ambiente como evitar que se produzcan. Esta Ley traspone la Directiva comunitaria europea 2004/35.

La Ley, excepto en una disposición adicional que no afecta al núcleo del contenido de la norma, ha recibido el apoyo generalizado de los grupos políticos durante toda su tramitación parlamentaria.

La ley tiene por objeto hacer efectivo el principio “quien contamina repara”, que va más allá del principio “quien contamina paga”. Se trata de asegurar que el responsable de la actividad devuelva los recursos naturales dañados a su estado original, sufragando el total de los costes, aún cuando no haya cometido ninguna infracción administrativa y haya actuado de conformidad con la normativa aplicable. Se pone el énfasis en la restauración total de los recursos naturales y de los servicios que prestan, el cual no se verá satisfecho con una mera indemnización dineraria y en la necesidad de que las empresas internalicen los costes asociados a los riesgos medioambientales inherentes a las actividades que desarrollan.

Con ello se quiere evitar que la factura de la reparación sea sufragada por los presupuestos públicos, como viene ocurriendo en muchas ocasiones hasta la fecha. A título de ejemplo: sólo el presupuesto del Ministerio de Medio Ambiente ha afrontado a lo largo de los últimos 7 años gastos de reparación ambiental cercanos a los 183 millones de euros, de los que 113 millones son atribuibles a la descontaminación de suelos. En las actuaciones relacionadas con el vertido de Aznalcóllar se invirtieron, adicionalmente, más de 75 millones de euros para reparar los daños ocasionados por una empresa minera. La inversión prevista para llevar a cabo las tareas de limpieza y

recuperación de las aguas del embalse de Flix, a las que han ido a parar vertidos de sustancias altamente contaminantes procedentes de industrias electroquímicas, será de otros 155 millones de euros.

Junto a la reparación efectiva del daño, se persigue reforzar el principio de "prevención" para evitar que los daños medioambientales lleguen a producirse. Para ello, obliga a los operadores de las actividades económicas y profesionales a que adopten todas las medidas de prevención que resulten necesarias ante un supuesto de amenaza de daño al medio ambiente.

Hay que destacar que el gasto de las empresas españolas en prevención de riesgos ambientales ha crecido de manera muy significativa a lo largo de los últimos años (alcanzando en 2003 la cifra de 2.000 millones de euros). Sin embargo, la tasa de accidentes industriales con consecuencias para el medio ambiente es susceptible de mejora.

La Ley afectará aproximadamente a más de 5.000 instalaciones industriales, a unas 30.000 empresas de transporte de mercancías peligrosas y a casi un millón de explotaciones agrarias. Se prevé que el coste de la Ley sea de aproximadamente unos 100 millones de euros anuales, en lo que se refiere a la constitución de garantías financieras.

### **Ámbitos de regulación**

Los bienes protegidos por esta ley son bienes de naturaleza medioambiental, quedando expresamente excluidos de su ámbito los daños tradicionales que afectan a los particulares y a sus bienes. Los recursos naturales protegidos por el nuevo régimen de responsabilidad son el agua, la costa, el suelo, los hábitats naturales protegidos, así como las especies silvestres protegidas.

Las actividades económicas y profesionales susceptibles de ocasionar daños medioambientales son aquellas ya reguladas por la legislación comunitaria y que, por su naturaleza, entrañan riesgos, aunque sean potenciales, para el medio ambiente o para la salud humana. Entre las más destacadas cabría citar las instalaciones cubiertas por la normativa de prevención y control integrado de la contaminación (conocida como Ley IPPC), las relativas a la gestión de todo tipo de residuos, las más importantes de las reguladas por la normativa de aguas (con vertidos de sustancias peligrosas incluidas), las relativas a la producción, almacenado y transporte de sustancias peligrosas, biocidas y fitosanitarios; el traslado transfronterizo de residuos peligrosos y el transporte de mercancías peligrosas. En todos estos supuestos, la responsabilidad se exige sin necesidad de que concurra dolo, culpa o negligencia en el operador.

Las actividades económicas distintas de las anteriores también se verán afectadas por la ley en cuanto al deber de reparar, pero sólo cuando haya mediado dolo, culpa o negligencia.

La obligación de prevenir y evitar daños medioambientales se generaliza al conjunto de operadores económicos y profesionales.

Otro de los aspectos más novedosos y sobresalientes de la ley es el carácter ilimitado de la responsabilidad medio ambiental. Como principio, la ley obliga a reparar los daños al medio ambiente en su integridad, devolviendo los recursos naturales al estado original en el que se encontraban antes del daño. Y ello con independencia de cuál sea la cuantía económica a la que ascienda dicha reparación.

### **Medidas de reparación**

La ley incorpora, de manera homogénea para el conjunto del Estado, una serie de normas técnicas para las medidas de reparación en sus distintas modalidades. La nueva ley reconoce a las organizaciones sin ánimo de lucro el derecho a promover la intervención administrativa para asegurar la correcta ejecución de la ley de responsabilidad medioambiental, y evitar así, que los daños ambientales queden sin reparar por quien los ocasionó, en la misma línea que la "Ley Aarhus" (recientemente aprobada por las Cortes Generales y que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medioambiente).

### **Garantías económicas**

Para garantizar la eficacia de la ley y asegurar que los operadores disponen de los recursos económicos necesarios para hacer frente a estas obligaciones legales, la ley les exige que cuenten con una garantía financiera con la que cubrir la responsabilidad medioambiental en la que puedan incurrir. La evaluación del daño potencial y el de su coste de reparación (operación que determinará el importe de las coberturas de las garantías financieras para las distintas actividades económicas y profesionales a las que la ley exija la obligación de constituir una garantía financiera) se efectuará mediante una metodología pionera en el ámbito de la Unión Europea, que actualmente está en fase de estudios técnicos y pruebas piloto, y se concretará a través de desarrollo reglamentario.

Para minimizar el impacto económico que pudiera traer consigo la exigencia de garantías financieras, la ley exime del cumplimiento de dicha obligación a aquellas actividades susceptibles de ocasionar daños cuyo coste de reparación se evalúe por debajo de los siguientes umbrales:

- Por debajo del umbral de 300.000 €, los operadores quedan exentos de esta exigencia.
- Entre 300.000 € y 2.000.000 €, los operadores podrán optar entre suscribir la garantía financiera o adherirse al sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS), o bien al sistema de gestión medioambiental UNE-EN ISO 14001:1996
- Por encima del umbral de 2.000.000 €, se exigirá siempre la garantía financiera.

Queda exenta además la mera utilización de productos biocidas y fitosanitarios con fines agropecuarios o forestales. La garantía puede adoptar la forma de seguro, de aval bancario y/o de reserva técnica, y debe estar vigente durante el todo el tiempo que dure la actividad. Esta parte de la norma tendrá efectos a partir del 30 de abril de 2010 de forma gradual, con el fin de asegurar que el mercado se encuentre en situación de ofrecer tales garantías.

En definitiva, con esta ley se da cumplimiento efectivo al mandato contenido en el artículo 45.3 de la Constitución (obligación de reparar los daños causados al medio ambiente), y se adecua la legislación española al nuevo marco comunitario de responsabilidad medioambiental de la Directiva 2004/35/CE. Se da así un paso trascendental para la protección de los recursos naturales, con un enfoque equilibrado pero más ambicioso que el previsto en la norma comunitaria, algo más que lógico en un país en el que el 25 % de su territorio (1.100 espacios) está protegido por la Red Natura 2000.

## 8 de Octubre de 2007: La Opinión de Málaga

### Acusan a Urbanismo de permitir desguaces ilegales

La denuncia señala que el Ayuntamiento permite el desguace de coches de Los Asperones pese a no tener licencia de apertura o carecer de saneamiento

JAVIER GARCÍA RECIO. MÁLAGA. El propietario de uno de los desguaces de coches instalados en Los Asperones, Pedro Muñoz, ha denunciado ante la Fiscalía de Medio Ambiente de la Audiencia Provincial al Ayuntamiento de Málaga y a los dueños de otros seis desguaces situados en la misma zona.



**Desguace. El dueño de uno de los negocios denuncia la competencia ilegal del resto. arciniega**

Denuncia que ha permitido que la mayoría de estas naves industriales esté abierta "sin haber obtenido la preceptiva autorización o aprobación administrativa de sus instalaciones ya que no tienen concedida la licencia municipal de apertura" en concreto cuatro de ellos, mientras que los otros dos tienen licencia, pero "carecen igualmente del obligado saneamiento" por lo que, a su juicio, son "manifiestamente ilegales".

Por contra, en la denuncia se queja de que habiendo cumplido él todas las exigencias urbanísticas y medioambientales requeridas para la apertura de un negocio de este tipo, se ve sometido a la "competencia ilegal" que le imponen los otros negocios.

Por ello ha presentado la denuncia ante la Fiscalía al considerar que los hechos relatados "podrían ser constitutivos de un presunto delito contra los recursos naturales y el medio ambiente".

Por ello solicita "como medida cautelar, la clausura de las citadas empresas", añadiendo la petición de que esos centros "desaparezcan" del listado autorizado por la Consejería de Medio Ambiente "en tanto no cumplan con la normativa medioambiental vigente".

Las naves de desguaces existentes en la zona de Los Asperones se instalaron allí a partir del año 2000 cuando el Ayuntamiento desmontó los que había en la zona del Cortijo de Torres y les concedió un derecho de superficie sobre unos terrenos para que montaran las naves con arreglo a unos requisitos que, según Pedro Muñoz, no han cumplido.

Silencio. El promotor de la denuncia ante la Fiscalía es a su vez propietario de una de las naves de desguace de la que afirma que cuenta con todas las autorizaciones, tanto por parte municipal como autonómica. En su escrito de denuncia afirma que está autorizado a ejercer su actividad después de "la preceptiva tramitación de las gestiones, cumplimiento de obligaciones y ejecución de las obras necesarias para su otorgamiento".

Antes de llegar a la Fiscalía el industrial señala que en numerosas ocasiones ha puesto de manifiesto "todas estas irregularidades e infracciones" ante la Guardia Civil, Policía y diversos departamentos del Ayuntamiento "que han silenciado las mismas y no han tomado cartas en el asunto".

A pesar de ello, la mayoría de estos desguaces se encuentran apercibidos de cierre por el área de Comercio del Ayuntamiento de Málaga.

## Los ejidenses abandonan 460 vehículos en las vías del municipio

**En la mayoría de los casos el Ayuntamiento asume el papeleo de los mismos El depósito municipal guarda 210 coches y motos que se encuentran en trámite**

Las conocidas como antiguas instalaciones de Ejido Mar, en la avenida Nicolás Salmerón de El Ejido, albergan el depósito municipal de vehículos. A día de ayer, un total de 210 coches y ciclomotores se encontraban a la espera de ser retirados por sus titulares. La Policía Local ejidense, en lo que va de año, ha abierto concretamente un total de 460 expedientes por retirada de vehículos abandonados. Un dato que cada año crece un poco más en el municipio. «Hay varias razones por las cuales cada vez tenemos que retirar más vehículos de las vías, una de ellas podría ser que los titulares de los coches o motos no realicen el certificado de baja definitiva a través de una gestora autorizada para ahorrarse un dinero», manifestó Francisco Manzanares, jefe de la Policía Local de El Ejido.

En el municipio hay dos empresas que se encargan de realizar este trabajo. Se trata de Desguaces Baena en Las Norias y Desguaces Fausto en Santa María del Águila. «Cada año se nota el incremento de coches abandonados y esto se debe también a los planes 'renove' que facilitan a los usuarios de los vehículos disponer de nuevos coches», añadió el jefe de la Policía Local ejidense.

Asimismo, Francisco Manzanares aseguró que «ha sido desde el año 2000 hasta la fecha cuando más se ha renovado el parque automovilístico de El Ejido y también hay que tener en cuenta que ya somos más de 80.000 ejidenses». Desde que los agentes de la Policía detectan el vehículo abandonado, hasta que finaliza en el desguace pasan alrededor de dos meses. «Primero se localiza el vehículo, se abre el expediente y se notifica el estado del mismo al titular y de las opciones que legalmente tiene para llevar a cabo la retirada», puntualizó Manzanares.

Exactamente son dos las opciones. La primera es que el propietario retire de la vía y ponga en orden la situación del vehículo. La segunda es que si no lo retira y lo pone en orden se lo lleve al desguace. «El propietario puede renunciar a llevarlo al desguace y delegar al Ayuntamiento todos los trámites», explicó el jefe de la Policía Local del municipio ejidense. Y esto es lo que hace la mayoría de la gente.

El proceso de la gestión de los vehículos que se llevan al depósito municipal es diferente para los casos en los que el titular ha cometido alguna infracción de tráfico ya sea un mal estacionamiento, un coche o ciclomotor que no haya pasado la Inspección Técnica de Vehículos.

El jefe de la Policía Local recomendó que los titulares de los vehículos ofrezcan más facilidades, y que los datos que manejan en el Ayuntamiento esté reflejado su número de teléfono. «Antes de colocar la infracción si el agente tiene el teléfono de la persona que esté cometiendo dicho incumplimiento legal llama al titular para evitar ponerle la sanción», matizó Manzanares.

## Robos

Cuando una persona es objeto de sustracción de un vehículo es el titular quien debe poner una denuncia en la comisaría de El Ejido. Una vez puesta se convierte en una requisitoria y en el servicio que de forma cotidiana realizan los agentes se observa por si el vehículo apareciera abandonado o pillaran 'in fraganti' a quien lo ha robado.

En estas situación, la grúa se llevaría al depósito municipal el vehículo, se avisaría al propietario y automáticamente se anularía la requisitoria. «Una vez se entregue el coche o la moto que ha sido robada el cargo de la gestión la realizaría el Ayuntamiento de El Ejido», confirmó Francisco Manzanares. Respecto a las grúas que trabajan en la retirada de los vehículos, se trata de una empresa privada que tiene un convenio firmado con el Consistorio ejidense quien se encarga de la gestión.

En el depósito municipal de vehículos de El Ejido trabaja una persona que se encarga de la gestión de las entradas y salidas de los vehículos en dicho espacio y el cual está abierto 24 horas.

#### **14 de Octubre de 2007: Diario de Córdoba**

#### **"Nos ha costado 350.000 euros"**

José Capel es el titular del segundo desguace que consiguió la autorización de la Junta como centro de recuperación de vehículos. Su negocio está en Almodóvar del Río y es conocido como El Cáliz, un desguace tradicional que ha tenido que actualizarse para cumplir con estas nuevas exigencias.



Las piezas Mostrador de venta de las piezas recuperadas.  
Foto:J.C.

Esta adaptación "nos ha costado 350.000 euros", explica José, que añade que "tardaron un año y tres meses en resolernos todos los papeles", pero hoy, su antiguo almacén de coches y chatarra es un negocio completamente integrado en esta nueva dinámica de exigencias medioambientales.

El proceso se inicia, indica, cuando cualquier cliente llama por teléfono para que pasen a recoger el coche que va a desechar. "A partir de ese momento no se tiene que preocupar de nada, porque nosotros le damos de baja y todo". Entonces y después de que una grúa propia lleve el vehículo al taller de Capel se inicia el proceso de recuperación. "Lo primero que se hace es sacarle los líquidos y elementos contaminantes", como los aceites, la batería, el gas del aire acondicionado o el anticongelante, que más tarde son retirados por empresas especializadas, explica.

Después pasa a la "zona de fragmentación" y se separan las partes válidas para volver a usarse de las que no sirven, que son las que se llevará una empresa de chatarra. Las piezas que están en buen uso pasan a la tienda en la que se ponen de nuevo en el mercado, para los conductores que buscan accesorios de segunda mano. "Los más habituales son los faros, los pilotos, algunos motores, la puesta en marcha...", pormenoriza el empresario, que añade que diariamente su empresa recoge entre seis y siete coches de toda la comarca: "este pueblo es muy chico y no da tanto trabajo". No obstante, en su negocio trabajan cinco personas.

**14 de Octubre de 2007: Diario de Córdoba**

### **Los centros de gestión de vehículos viejos reciben 25.500 coches al año**

**En la provincia hay 19 empresas que desarrollan esta actividad. En Andalucía se transforman 127.000 toneladas de chatarra al año.**

La provincia de Córdoba cuenta con 19 empresas autorizadas por la Consejería de Medio Ambiente para la gestión de vehículos fuera de uso.

Según los datos facilitados por la Consejería estas firmas gestionan a lo largo del año unos 25.500 coches, siendo Córdoba la cuarta provincia con mayor actividad en una materia que lidera Sevilla con 34 negocios y 40.500 vehículos tratados.

En Andalucía son 156 las empresas autorizadas para la gestión de los vehículos fuera de uso, que es la nueva manera de concebir los antiguos desguaces, pues se trata de centros en los que los vehículos que dejan de usarse son despiezados y desprovistos de todas las piezas y líquidos contaminantes para después ser enviados a otros centros de tratamiento.

En la actualidad, estos centros tienen en Andalucía una capacidad de tratamiento de 201.000 vehículos anuales que, a juicio de la Junta, es suficiente para tratar todos los que cada año dejan de circular.

Estas empresas autorizadas gestionaron el año pasado 127.424 toneladas de material, correspondientes a 147.606 vehículos fuera de uso, de los que un 71% se destinaron a valorización, un 12% a reciclaje y un 17% a reutilización. De esta manera, indica la Consejería "se cumplen los objetivos establecidos en el real decreto que regula la actividad de superar el 85% entre reutilización y valorización".

La puesta en marcha de estas instalaciones, informa la Junta, tiene como principal objetivo "prevenir el abandono incontrolado de vehículos y sus desechos, así como conseguir la reutilización o reciclaje de sus materiales". Además de ayudar a preservar el medio ambiente, estos negocios "mejorarán el rendimiento medioambiental de las empresas del sector que intervienen en el ciclo de vida de los vehículos, promoviendo su descontaminación como paso previo a su desguace y arbitrando las alternativas más adecuadas al sistema actual de depósitos".

**16 de Octubre de 2007: El Norte de Castilla**

### **Delicias y Pajarillos concentran la mitad de los vehículos abandonados en la capital**

**La Policía Municipal multa cada día al dueño de un automóvil por tenerlo aparcado en el mismo sitio durante más de un mes y en el 2006 retiró 370 coches desatendidos en la calle**

La zona este acumula la mitad de los vehículos abandonados en las calles de la ciudad, según los datos facilitados por la Policía Local, que certifica que Delicias y Pajarillos son los barrios más afectados por este tipo de comportamientos, junto con Las Flores, Buenos Aires y parte del Pinar de Antequera. Estos barrios concentran 183 de los 370 vehículos retirados por la policía local después de



Coche estacionado junto a una señal de

certificar que estaban abandonados.

Esta circunstancia enoja a los vecinos de estos barrios, acostumbrados a pelear a diario contra la doble fila y la falta de aparcamiento en sus calles. «Hay muchos coches que están abandonados ocupando una plaza», explica Natalio Esteban, vecino de Delicias, quien añade que «estos vehículos abandonados se usan como trasteros o para almacenar productos». Carmen Alonso, de la Asociación Familiar Delicias, asegura que «éste es uno de los problemas del barrio, porque sí que nos llegan quejas de los vecinos por coches abandonados».

prohibido. / E. N.

## CÓMO DAR DE BAJA EL COCHE:

Centros de recepción y descontaminación: Breznes Alonso (General Solchaga), Desguaces Borja (Camino Viejo de Simancas), Varela Mampodre (Zaratán), Hermanos Velázquez (Cigales), Castaño (La Cistérniga), Reto (Avenida de Santander), Adargales (Vázquez de Menchaca), Manifer (calle Azalea), Prensál (General Solchaga), Cano (Carretera de Segovia) Lajo y Rodríguez (San Cristóbal).

Documentación: Los interesados en dar de baja su vehículo deben presentar el justificante de la inspección técnica, el resguardo del impuesto de vehículos de tracción mecánica en curso y el permiso de circulación, además de una fotocopia del Documento Nacional de Identidad. Todos los desguaces consultados explican que el proceso de baja es gratuito.

Francisco Capdepon, presidente de la Asociación de Vecinos Barrio Delicias, hace suya esta crítica y recuerda que el colectivo vecinal ya ha protestado en varias ocasiones «por esta circunstancia». Es cierto que hay coches abandonados que ocupan de forma inmisericorde una plaza de aparcamiento, pero para Capdepon hay comportamientos más sangrantes, «como que haya plazas que parecen alquiladas. Siempre ves el mismo coche y cuando no, han colocado contenedores o una moto cruzada para que nadie le ocupe el sitio». Esta asociación de vecinos ha reclamado a la Policía Local mayor control para este tipo de situaciones, que, aseguran, se dan habitualmente en calles como Embajadores, Villanueva y Botijas.

María José Larena, de La Unión de Pajarillos, apunta situaciones concretas, como un vehículo abandonado y quemado -junto a una bicicleta- que ha permanecido durante varios días en la calle Pelicano. «Se dan casos concretos, pero en la asociación no tenemos la percepción de que sea un problema. Tampoco recibimos muchas protestas o quejas al respecto», comenta. «Sí es cierto que algunos, como una furgoneta en la calle Pelicano, siempre encuentran sitio en el mismo lugar, pero eso creo que tiene más que ver con la convivencia ciudadana que con otra cosa», añade Larena.

Félix Vela, propietario de un bar en esta calle de Pajarillos, afirma que «quizá hace años sí que había este problema, pero hoy no creo que haya muchos coches abandonados por la calle. Lo que ocurre es que a lo mejor ves uno un poco viejo que lleva mucho tiempo sin moverse y crees que está abandonado, cuando no es así». Esta apreciación de descenso se refrenda con las cifras. De los 708 coches abandonados en el 2000 se pasó a los 370 en este pasado 2006.

Arturo Bombín, de la asociación El Páramo, de San Isidro, apunta al aparcamiento de 'el corralón', junto a la calle Trepador, como un lugar en el que han detectado varios coches abandonados. «Es una zona de aparcamiento amplia y quien quiere deshacerse del coche lo suele dejar allí, al fondo, para que tampoco llame mucho la atención».

## Aparcado o abandonado

El problema es que la calle no es un garaje particular, aunque algunos conductores no lo entiendan así. Por un lado están quienes abandonan su vehículo, que termina siendo retirado por la grúa (370 el año pasado). Pero a este fenómeno se suma otro. La Policía Municipal ha multado durante el primer semestre del año a un total de 182 conductores (casi una media de uno al día) por contravenir el Reglamento General de

Circulación -y su posterior adaptación municipal- al dejar su vehículo aparcado en la calle durante treinta días consecutivos y sin mover el coche de sitio.

Este comportamiento, prohibido de forma expresa, se ha dado entre enero y junio en 182 ocasiones, que han obligado a los policías municipales a iniciar un procedimiento de sanción por una falta considerada leve y que supone una multa de 60 euros. Fuentes policiales explicaron ayer que antes de llegar a esta situación se intenta localizar a los conductores para instarles a mover el vehículo de sitio. Este comportamiento es más común en los barrios, ya que el centro se encuentra más controlado gracias a la línea azul.

Desde la policía recuerdan que estas situaciones no deben confundirse con los vehículos que los vallisoletanos abandonan a su suerte en las calles de la capital, esperando que el Ayuntamiento se haga cargo de ellos. Los agentes atienden a varios criterios para considerar que un coche está abandonado, como los daños en el automóvil (cristales, faros o guardabarros rotos) y si lleva varios días inmovilizado. En este caso, la policía coloca una pegatina en el vehículo en el que avisa al propietario de que su coche puede ser considerado como abandonado. Le da además un plazo de entre quince y veinte días (la fecha concreta aparece fijada en la pegatina) para que lo retire de allí. Si en ese periodo no lo ha hecho, una grúa municipal se lleva el vehículo.

En la mayor parte de los casos, esta situación no comporta multa para el propietario, que tampoco suele afrontar el pago del pago de la grúa. Fuentes policiales explicaron ayer que estos vehículos son trasladados al depósito de La Flecha donde permanecen hasta que el Ayuntamiento decide sacarlos en bloque a subasta pública. Si esta no se convoca, los coches terminan como chatarra.

Muy por detrás de Delicias, Pajarillos y Las Flores se sitúan los 69 coches abandonados en La Rondilla-Barrio España-San Pedro Regalado-Vadillos, los 53 que la grúa se llevó en Parquesol-Huerta del Rey-La Victoria y los 58 retirados en la zona sur. En el centro sólo se controlaron siete coches abandonados. El abandono del vehículo es la vía fácil -y minoritaria- para deshacerse del coche viejo. Los datos de Tráfico establecen que el año pasado se dieron de baja en la provincia 13.397 vehículos en los once centros autorizados de la provincia. Allí 'descontaminan' el vehículo -quitan aceites, neumáticos, anticongelantes, plásticos- y lo reducen a chatarra.

**17 de Octubre de 2007: El Mundo.es**

**Piden renovar el Plan Prever para reducir emisiones**

**Un coche viejo puede contaminar como 30 nuevos, según el presidente de Anfac.**

El presidente de la Asociación Española de fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) y Renault España, Juan Antonio Fernández de Sevilla, pidió ayer al Gobierno que renueve a partir de 2008 los incentivos al achatarramiento de vehículos para redoblar los esfuerzos por reducir las emisiones de CO2.

Fernández señaló que **para progresar en la reducción de emisiones es necesario rejuvenecer el parque de vehículos**, si es preciso, con incentivos como el Plan Prever, que será suprimido a final de año en favor de un nuevo impuesto de matriculación basado en las emisiones de CO2 de cada vehículo.



La solicitud para renovar el **Plan Prever** fue realizada en el Forum de la Automoción que realiza cada año la **Asociación Española de Profesionales de la Automoción** (Asepa). Según Fernández **el sector del automóvil es imprescindible en la industria española** y descartó un cambio hacia modelos de más alta gama porque encarecería los costes.

**25 de Octubre de 2007: Autoindustria.com**

**XII Congreso de Calidad y Medio Ambiente en la Automoción, hoy en Zaragoza.**

La AEC (Asociación Española para la Calidad), a través de su Comité de Automoción, conjuntamente con el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio organizan el Congreso de Calidad y Medio Ambiente en la Automoción. El evento, que alcanza su duodécima edición, está teniendo lugar en Zaragoza, los días 25 y 26 de octubre en el Hotel Boston.

Patrocinan el congreso AENOR, Asenta, Bosch, Bridgestone, Bureau Veritas, CEFA, CIE Automotive, Daimler Chrysler, Euroalagón, Estrategia y Dirección, Gestamp, Faurecia, GM España, Gorvi, Cotting, Human, Iveco, Mann Filter, Lear Corporation, Mecaplast, Mondragón Automoción, Odette España, PSA Peugeot Citroën, Seat, Sigrauto y Valeo. Colabora en el mismo la Cámara de Comercio de Zaragoza.

Este congreso se realiza con la intención de, por un lado, servir de encuentro de empresas relacionadas con el sector de la Automoción, tanto clientes como proveedores, en torno a dos ejes estratégicos como son la Calidad y el Medio Ambiente. Por otro lado, se pretende dar a conocer innovaciones y mejoras que se van produciendo en el sector, relacionadas con la gestión de la calidad y la competitividad.

El Congreso cuenta en su sesión inaugural con la participación de Mariano Burriel, Secretario General Técnico de Industria, Comercio y Desarrollo del Gobierno de Aragón; Antonio Muñoz, Subdirector General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio; Jaime Lloret, Presidente de la AEC; Antonio Pérez Bayona, Presidente de GM España; y Ernesto Trigueros, Presidente de la Comisión de Nuevas Tecnologías de la Cámara de Comercio de Zaragoza. Tras la sesión de apertura, ha tenido lugar la mesa redonda "Definición, aseguramiento y seguimiento de las características especiales", que describirá el procedimiento a seguir para garantizar el dominio de las llamadas "características especiales" en el ámbito del diseño y desarrollo, además de cómo se aseguran durante la producción y el suministro.

La siguiente mesa de redonda, "Gestión de la calidad y la logística con los países de bajo coste", se encargó de realizar un análisis estratégico de la industria auxiliar de la Automoción, centrada en el caso de la Comunidad Valenciana, entre otros temas.

A partir de las 16:00 horas. Talleres de trabajo.

El programa se completa con otros seis talleres (a partir de las 16:00 horas) que contienen otros tantos temas que darán a los asistentes la oportunidad de debatir y compartir diferentes puntos de vista y experiencias. Dos de ellos, están relacionados con el medio ambiente. El taller titulado "Vehículos fuera de uso. Homologación Tipo. Nueva Directiva" tratará el futuro del tratamiento de los vehículos fuera de uso. El taller sobre "REACH" debatirá la gestión de las sustancias y preparados químicos en el sector.

En otros tres talleres se abordarán puntos de interés general relacionados con los procesos, como el autocontrol, los indicadores y la formación de las personas, que son las auténticas claves para la eficacia de los mismos.

Finalmente, en el Taller 6 se expondrán las opiniones de los asistentes sobre una herramienta de gran actualidad que permite la comunicación en tiempo real, cual es el uso de portales cliente-proveedor.

La relación de todos los talleres es la siguiente:

Taller 1. Autocontrol en líneas de montaje.

Taller 2. Indicadores de calidad y rendimiento de los procesos.

Taller 3. Vehículos fuera de uso. Homologación Tipo. Nueva Directiva.

Taller 4. Cómo instruir a las personas para mejorar los procesos.

Taller 5. REACH (Directiva para el tratamiento de sustancias y preparados químicos)

Taller 6. Utilidad y funcionamiento de portales cliente-proveedor.

Mañana, viernes 26 de octubre, se llevarán a cabo las visitas técnicas a fábricas de sector. Fagor Ederlan, GM España, Lear, Mann-Hummel y Valeo Térmico son las empresas que recibirán los grupos de inscritos al evento.

Fuente : AEC