



# adeada

**ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE  
AUTOMOCIÓN DE ÁLAVA**

**Revista anual 2023**



**Las mejores manos para  
tu motor.**



# SALUDO DEL DIPUTADO GENERAL

Una nueva legislatura implica una nueva perspectiva sobre los grandes retos de nuestro Territorio durante los próximos años y la forma de abordarlos.

Y en este camino, el primero de estos retos no es otro que la transformación de nuestra industria.

Somos un territorio eminentemente industrial; la industria nos proporciona riqueza y calidad de vida. Estamos en un momento de transformación de la economía a nivel global, en el que la forma en la que seamos capaces de abordar la descarbonización y la digitalización pueden marcar nuestro futuro.

Queremos dar continuidad y desarrollar la estrategia seguida en los últimos años para consolidar la presencia en Araba de aquellos sectores económicos prioritarios para el territorio, alineados con la estrategia de especialización inteligente de Euskadi, a la par que buscar nichos que pudieran suponer una oportunidad para los próximos años.

En concreto, en Araba, dentro de esta estrategia de especialización inteligente, contamos con sectores con alto arraigo y desarrollo en los que debemos seguir trabajando para que el territorio sea punta de lanza.

Estoy hablando de sectores consolidados y con mucho peso dentro de nuestra industria como la automoción, aeronáutica, logística, industria pesada, economía del vino, etc. pero en los que, además queremos ser referentes internacionales en innovación y tecnologías de futuro que ayuden a su desarrollo.

Trabajaremos mano a mano con nuestras empresas para, por ejemplo, aumentar el número de proveedores locales de Mercedes. El objetivo es que la inversión anunciada por la empresa llegue a nuestro sector del automóvil, el primer sector de la economía alavesa.

Para ello, contamos con una red de proyectos y espacios de innovación que a lo largo de esta legislatura se consolidarán como oportunidad de mejora de la competitividad y la innovación de nuestro tejido productivo.

Quiero destacar, y lo hago con orgullo, el BAM (Basque Automotive Manufacturing Center). Se ha constituido ya la Asociación vasca para el desarrollo de tecnologías de fabricación avanzada en automoción. De la mano de la Diputación Foral de Álava y del Gobierno Vasco, estamos dando los pasos para que en Álava contemos con un centro de referencia de automoción en el ámbito nacional y europeo, impulsando la investigación y liderando iniciativas para resolver los desafíos técnicos del futuro, con el fin último de transformar la estructura productiva del sector de automoción vasco alcanzando su electrificación y aumentando su productividad. Durante estos meses, seguiremos apostando por dotar a esta iniciativa de medios para investigar, testar soluciones y desarrollar nuevo talento en el territorio.

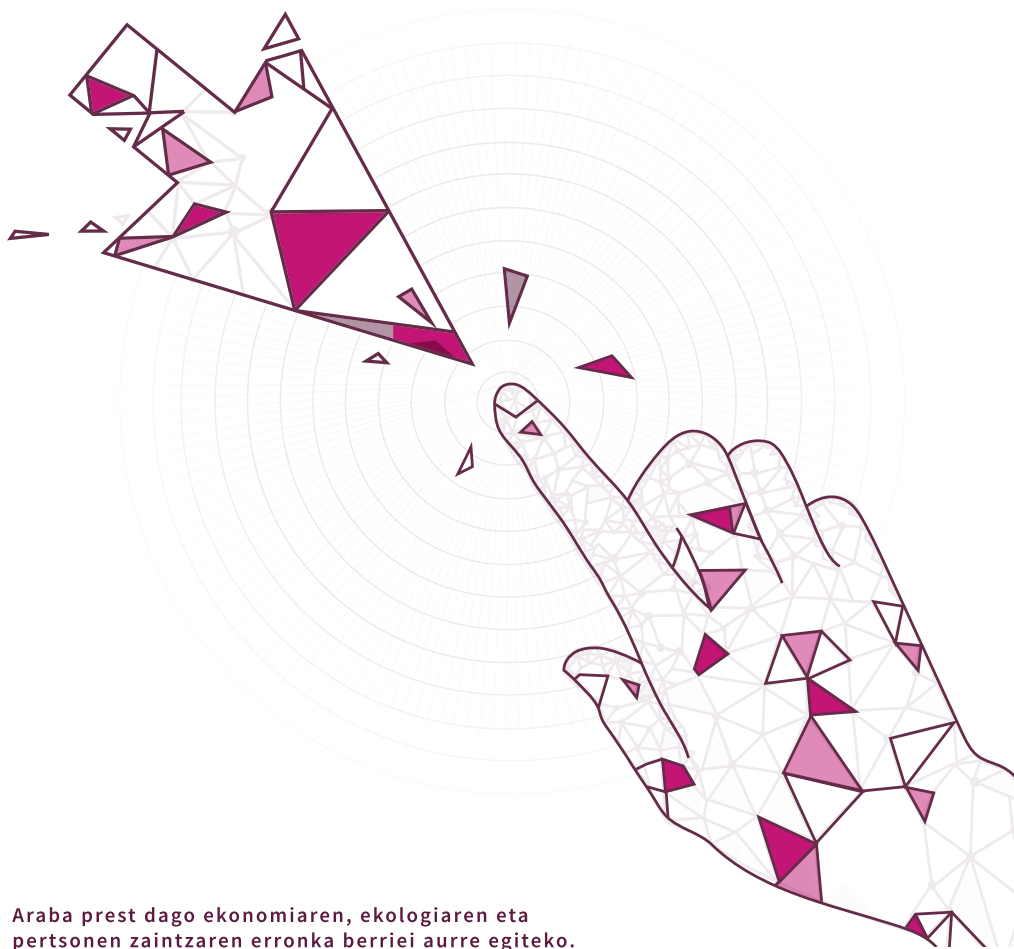
Y creemos que este modelo de colaboración público-privada es un éxito y es el camino que debemos seguir a futuro, uniendo nuestros esfuerzos a los de otros agentes como el Parque Tecnológico de Álava, agentes del mundo académico o centros de investigación. Hablo de CIC Energigune y hablo de Basquevolt.

El objetivo es claro: liderar un sector, el de la automoción, que está en pleno proceso de transformación y aprovechar su descarbonización para generar más actividad, con un mayor valor añadido, y en consecuencia más empleo de calidad.



# ARABA, ETORKIZUNERAKO PREST

## ÁLAVA, PREPARADA PARA EL FUTURO



Araba prest dago ekonomiaren, ekologiaren eta  
pertsoneen zaintzaren erronka berriei aurre egiteko.  
**ARABA. ETORKIZUNERAKO PREST!**

Álava está preparada para actuar ante los nuevos retos  
de la economía, la ecología y el cuidado de las personas.  
**¡ÁLAVA. PREPARADA PARA EL FUTURO!**

**araba**  **álava**  
foru aldundia diputación foral



# Enchufados al reto de la movilidad eléctrica

Vitoria-Gasteiz es una ciudad con un marcado carácter industrial. Gozamos de una ubicación estratégica y disponemos de infraestructuras de primer nivel - como la N-1, el ferrocarril o el aeropuerto de Foronda- que actúan de palancas para la actividad y proyección de nuestras empresas. Esta ventaja, unida a una robusta base industrial y a nuestro emergente potencial logístico, forman un ecosistema económico que queremos y debemos explotar.

En este hábitat, la industria del automóvil e industrias auxiliares desempeñan un papel fundamental, no solo por impulsar nuestro ADN manufacturero; también por contribuir a la economía local desde la evolución e innovación; y atendiendo a parámetros de sostenibilidad. Todo ello nos pone en una situación privilegiada para llegar a ser un referente en movilidad e industria verde.

Esta revolución verde ha llegado para quedarse y tiene reflejo en nuestra ciudad con la atracción de grandes e innovadores proyectos que giran en torno a la movilidad eléctrica. Así, Mercedes Vitoria -cuya actividad representa el 32% del PIB alavés- afrontará en breve la mayor transformación de su historia con una inversión de 1.200 millones; mientras que Basquevolt se prepara en el Parque Tecnológico de Miñano para la fabricación de celdas de litio sólido destinadas a baterías de vehículos eléctricos.

También Vitoria-Gasteiz se va adaptando a esta nueva realidad. Es por eso por lo que nuestras calles acogen ya cerca de un centenar de puntos de recarga eléctrica, lo que confirma nuestra apuesta por facilitar y favorecer un futuro descarbonizado. A eso sumemos la apuesta municipal para que la ciudadanía disfrute de un transporte público 100% eléctrico; con el tranvía y el BEI como puntas de lanza y con una flota de TUVISA cada vez más electrificada.

En esta labor de impulso de la sostenibilidad y de adaptación a los nuevos tiempos me gustaría destacar el trabajo de ADEADA y de sus empresas asociadas. La movilidad eléctrica conlleva grandes cambios y se presenta como un gran reto por la necesidad de adquirir nuevas competencias; de especializarse en nuevas tecnologías y servicios y de ofrecer una mayor formación. Grandes desafíos a los que, estoy segura, nuestras empresas sabrán dar respuesta. No será fácil, pero llevan mucho tiempo demostrando su capacidad para moverse en nuevos escenarios, así como una gran profesionalidad; cualidades necesarias para afrontar una época de grandes cambios como la que estamos viviendo.

**MAIDER ETXEBARRIA**  
ALCALDESA DE VITORIA-GASTEIZ



*egin bat  
únete*

[www.vitoria-gasteiz.org/itunberdea](http://www.vitoria-gasteiz.org/itunberdea)

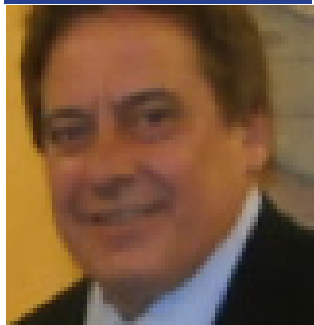
[www.vitoria-gasteiz.org/pactoverde](http://www.vitoria-gasteiz.org/pactoverde)

**Enpresak  
beharrezkoak dira  
etorkizun jasangarria  
eraikitzeko.**

**ZERBAIT EGITEKO  
GARAIA DA!**

**Las empresas  
son necesarias  
para construir  
un futuro sostenible.**

**¡ES MOMENTO  
DE ACTUAR!**



## **Saludo del Presidente de ADEADA**

El año 2023 ha sido un año de grandes cambios para el sector de los talleres mecánicos, tanto en el ámbito de la mecánica como en el de la chapa y carrocería. La paulatina electrificación del parque automovilístico y la llegada de los vehículos eléctricos e híbridos supone un reto para los talleres mecánicos, que deben adaptarse a las nuevas tecnologías. Para ello, es necesario invertir en formación y equipos especializados. Estos cambios se van a producir, pero de una forma más gradual y progresiva, de manera que todos nosotros vamos a poder disfrutar de dicho cambio, siempre que nos vayamos preparando y adaptando de una forma continuada.

También es importante la progresiva digitalización del sector. La digitalización está transformando el sector de la automoción, y los talleres mecánicos no son una excepción. La adopción de tecnologías cada vez más eficientes permitirá a los talleres ofrecer servicios más personalizados.

Pero no podemos dejar de entrever el principal problema de nuestro sector: la escasez de mano de obra cualificada. Dicha escasez es un problema que afecta a todo el sector de la automoción, y los talleres mecánicos no son una excepción. Para atraer y retener a los mejores profesionales, es necesario ofrecer salarios competitivos y condiciones laborales adecuadas y todo ello debe de ir de la mano de las escuelas de formación profesional haciendo que nuestra profesión sea cada vez más atrayente para las nuevas generaciones. Hay que desarrollar acciones dirigidas a promocionar la formación específica en el sector, para que los profesionales que se incorporan al mercado laboral cuenten con las competencias necesarias para cubrir los puestos de trabajo en mecánica y carrocería que exigen las empresas.

Por otra parte, la formación de los trabajadores en activo es esencial para adaptarse a las nuevas tecnologías y ofrecer servicios de calidad. Los talleres deben invertir en formación para sus empleados y en este sentido la Asociación, seguirá promoviendo cursos de toda índole para que los talleres puedan seguir formándose.

**JESÚS MARÍA HERNÁNDEZ ALEGRÍA**  
PRESIDENTE DE ADEADA





# ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE AUTOMOCIÓN DE ÁLAVA



*Disfruta de las ventajas de  
pertenecer a la mayor Asociación  
de Empresarios de Automoción  
de Álava.*

# Retos en la atracción de talento en el sector automotriz

quality  
Grup Montaner

En la actualidad, encontrar y atraer a personal cualificado es un reto común para muchos sectores, y el sector automotriz no es una excepción.

Este sector, de hecho, se enfrenta a sus propias particularidades. Por un lado, está ligado a una rápida evolución tecnológica que ha hecho que la mecánica y la electrónica vayan de la mano. Esto implica una formación constante para el personal del sector para estar al día de las nuevas actualizaciones y herramientas de sus puestos de trabajo. Y, hasta hace poco, no había formación electromecánica como tal, por lo que los talleres o empresas de automoción y otros sectores industriales encuentran profesionales que son especialistas o en mecánica, o en electrónica, pero no de ambas vertientes. Por lo que en muchos casos imprescindible contar con dos figuras en los equipos para ofrecer un servicio integral, y no siempre se optimizan.

Por otro lado, uno de los factores que preocupa a los talleres mecánicos es la falta de personal joven interesado en desarrollar su carrera en este ámbito. Las nuevas generaciones no se sienten atraídas por este sector, por lo que pocos optan

por formarse y especializarse en él. Actualmente la formación que se ofrece en electromecánica es mediante una ingeniería o FP, y éste último está generando mayor interés, aunque todavía no es el necesario para cubrir la demanda de talento. En la búsqueda de personal no solo es necesario encontrar perfiles con habilidades específicas, sino que estén cualificados a nivel técnico.

Por lo que uno de los retos es resultar atractivos para los más jóvenes. ¿Cómo?

Hay recursos que se pueden implementar para abordar este problema. Uno de ellos es ofrecer, desde las propias empresas, planes de carrera atractivos para que las personas vean este sector como una oportunidad para crecer profesionalmente. O invertir en cursos FP para sus propios empleados/as. El hecho de poder aprender diferentes habilidades y especialidades ayuda a que las personas no vean su posición de trabajo limitada y congelada en el tiempo. Esto facilitará la atracción de talento joven, que valora las distintas posibilidades que le ofrece el mercado laboral para seguir creciendo.

En cuanto a empleados/as que cuentan con años de

experiencia en talleres y empresas automotrices, invertir en programas de capacitación y desarrollo de nuevas habilidades ayudará a su consolidación y seguimiento en la empresa. Esto puede incluir programas de capacitación en el trabajo, cursos de formación y programas de aprendizaje. Si, además, en estas formaciones, se unen distintas generaciones, podrán nutrirse de conocimiento de valor mutuo que les ayudará en su desarrollo.

Otro aspecto para tener en cuenta para la atracción y cuidado del talento es el de ofrecer beneficios y salarios competitivos, como seguro médico, vacaciones pagadas y oportunidades de crecimiento profesional.

Y, en el caso de no saber cuál es la mejor forma de atraer a ese personal cualificado, apostar por la experiencia de las agencias de empleo temporal (ETT) para encontrar trabajadores cualificados puede ser una garantía de éxito. Las ETT ayudan a los talleres mecánicos a encontrar personal capacitado y a cubrir sus necesidades a corto plazo.

En resumen, el sector automotriz enfrenta desafíos para encontrar trabajadores cualificados para los

talleres mecánicos. Sin embargo, hay soluciones que se pueden implementar para abordar este problema, como trabajar con agencias de empleo temporal, invertir en programas de capacitación y desarrollo, cursos FP y ofrecer beneficios y salarios competitivos.

Sabemos que Álava es sede de muchas pymes del sector automoción, por eso, queremos poner a su disposición nuestros servicios como expertos en selección de personal cualificado.

Desde Quality Álava llevamos años ayudando a las empresas a buscar a los perfiles que se adaptan mejor a los puestos vacantes de las empresas que confían en nosotros. Pero no solo eso, también nos aseguramos de darles la formación necesaria antes de empezar y de fidelizar dicho personal para que las empresas puedan seguir contando con ellos durante mucho tiempo.

Puedes ponerte en contacto con nosotros en el **945 28 73 11** o bien **[agonzalez@grupmontaner.com](mailto:agonzalez@grupmontaner.com)**

# Retos en la atracción de talento en el sector automotriz



**BASCONIA, S.A.**

AUTO INDUSTRIAL BASCONIA, S.A.

**FELICITA  
A TODOS LOS EMPRESARIOS  
DE LA AUTOMOCIÓN**

**NUESTRAS MARCAS**

**EXPERTSERVICECAR**

**ELITE**

**Premium**



**SERVICIO INTEGRAL  
PARA EL TALLER**

**MANTENIMIENTO  
Y MECÁNICA**

**PINTURA  
Y CARROCERÍA**

**MAQUINARIA  
Y HERRAMIENTA**

**ACCESORIOS**

**ELECTRÓNICA, ELECTRICIDAD  
Y CLIMATIZACIÓN**

**NUESTRO PRODUCTO**



**ELITE**

**SPORT  
CAR**

**LUBRICANTES  
Y PRODUCTOS QUÍMICOS**

**SUMINISTROS INDUSTRIALES**





GARANTÍA DE CALIDAD



WWW.ADPARTS.COM  
WWW.BASCONIA.COM



FORMADOS EN LAS NUEVAS  
TECNOLOGÍAS DE LA AUTOMOCIÓN



LA HERRAMIENTA EN LÍNEA  
QUE TU TALLER NECESITA



PROCESOS DE DIAGNOSIS  
Y REPARACIÓN DE AVERÍAS



APOYADOS POR EXPERTOS EN  
MANTENIMIENTO, DIAGNOSIS  
Y REPARACIÓN



VUESTRO CANAL DE LA POSVENTA  
DE LA AUTOMOCIÓN



PLATAFORMA ONLINE PARA  
DESARROLLAR HABILIDADES  
Y CONOCIMIENTOS TÉCNICOS



SOLUCIONES DIGITALES PARA  
VUESTRA PRESENCIA ONLINE



**BASCONIA, S.A.**

AUTO INDUSTRIAL BASCONIA, S.A.

# VEHICULOS ELECTRICOS

## VEHICULO ELÉCTRICO

El uso de los vehículos eléctricos proporciona un gran avance en la disminución de la contaminación ambiental y en la mejora de la eficiencia energética.

Si bien, el perfeccionamiento de esta tecnología no está tan avanzado como los motores de combustión interna, la Unión Europea promueve políticas centradas en fomentar la inclusión en el mercado automovilístico de vehículos eléctricos y vehículos eléctricos híbridos enchufables, para sustituir los vehículos movidos por combustibles fósiles.

Hacia los años 90 algunas compañías automovilísticas se comprometieron a desarrollar sus propios vehículos eléctricos. Entre estas compañías estaban Chevrolet y Ford. Además de estas empresas estadounidenses otras compañías han progresado en el desarrollo de vehículos eléctricos, siendo una de las más precursoras la multinacional japonesa Toyota. Por otro lado, la empresa Tesla se concentró en el desarrollo

de un deportivo traccionado eléctricamente, preparado para alcanzar el mismo rendimiento que un automóvil deportivo de gasolina con sus características y una autonomía de 400 Km con batería de ion litio.

Hoy en día, se están desarrollando numerosos modelos de vehículos eléctricos por marcas tanto americanas, asiáticas como europeas, así como compañías de países emergentes.





El aumento del número de vehículos eléctricos está fundamentado en el desarrollo de nuevas tecnologías que disminuyen el costo de producción y el constante encarecimiento de los combustibles fósiles. Por otra parte, Smart Move (2011) realizó un estudio económico con el fin de determinar la rentabilidad de los vehículos eléctricos frente a los vehículos diesel, teniendo en cuenta el precio de los vehículos en ese momento y una predicción sobre el aumento del precio del combustible. La conclusión obtenida en el estudio es que después de transcurridos cinco años el vehículo eléctrico es más rentable que un vehículo diesel convencional con las mismas características.

### **ANÁLISIS DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN ESTADOS UNIDOS (EE.UU.)**

Los Estados Unidos son uno de los precursores en el desarrollo de vehículos eléctricos con vistas al futuro, ya que las características de estos vehículos eléctricos se adaptan perfectamente a las circunstancias de circulación en zonas urbanas. El Departamento de Energía (DOE) junto con el Laboratorio Nacional de Idaho (INL) han realizado pruebas a una gran serie de vehículos desde los años noventa, por lo que ha adquirido un gran bagaje en este aspecto la evaluación de los diferentes vehículos en distintas situaciones atmosféricas y las características a las que el vehículo debe adaptarse.

En su programa de operaciones de 1996, el Departamento de Energía examinó un conjunto de vehículos, Toyota RAV4, Ford Ranger y Chevrolet S10, en las flotas estatales para comprobar por sí mismo el rendimiento y la fiabilidad de estos modelos.

La finalización de las primeras pruebas aportó diferentes conclusiones, vinculadas en general al mantenimiento realizado a los vehículos. En estos mantenimientos se apreció que el principal problema estaba relacionado con la batería, ya que se tuvieron que sustituir los módulos averiados. Estos defectos se pueden achacar a la realización de las pruebas con vehículos de primera

generación, que aún no se habían perfeccionado y todavía no habían alcanzado su rendimiento total. También se realizaron pruebas con el Servicio Postal de EE.UU., ya que las necesidades de reparto en este servicio quedan cubiertas prácticamente en su totalidad por vehículos eléctricos, con una autonomía de unos 100 kilómetros y disponiendo de una velocidad considerada como de ciudad.

Primero se realizó un pequeño estudio que dio paso a uno mayor con una flota de 500 vehículos, dando cobertura a más de veinte oficinas de correos. De esta forma se obtuvo una muestra mucho más representativa de las operaciones de mantenimiento, resultando una fiabilidad superior al 97%.



En la actualidad se han incorporado nuevos modelos de vehículos eléctricos, debido a un gran desarrollo que ha conseguido aumentar su autonomía y rendimiento. En consecuencia se pueden encontrar vehículos que disponen de motores de corriente continua o alterna, así como diferentes baterías de ion litio. Los resultados de este estudio todavía no se han publicado, ya que no se ha finalizado.

## ESCASEZ DEL PETRÓLEO

El petróleo se encuentra en unas condiciones de escasez tales que hay que idear otro tipo de energía, con el fin de no depender tanto de este elemento.

El Fondo Monetario Internacional (FMI) expuso que los suministradores de petróleo a nivel mundial pasan por una etapa de progresiva carencia y si continúa esta situación el crecimiento mundial se vería afectado significativamente. Esta escasez de petróleo se ha visto reflejada éstos últimos años con las constantes subidas del precio del crudo.

En principio, un crecimiento progresivo y moderado de la carestía del petróleo impactaría levemente en el crecimiento económico global a medio plazo. No obstante, permanece la incertidumbre de que no sea tan leve y esta situación afecte significativamente al crecimiento.

Cuando el precio del barril de crudo Brent alcanzó los 120 dólares el FMI señaló la creciente preocupación existente por la reducción de recursos naturales que ahora es más acentuada que hace 10 años.

El rápido aumento de la demanda de petróleo en los países emergentes, sobre todo en China, y las restricciones de la oferta hacen que la escasez de petróleo aumente significativamente.

## BATERIAS

Las baterías están formadas por un número de celdas elementales conectadas en serie hasta obtener el voltaje deseado, con el fin de suministrar corriente a un determinado circuito. La tensión generada en cada una de las células se produce mediante dos metales diferentes, uno se denomina ánodo (polo positivo) y el otro cátodo (polo negativo), además es necesario poner un electrolito entre los metales para cerrar el circuito y realizar la reacción completa de óxido-reducción. El electrolito puede encontrarse en las pilas alcalinas en estado sólido y en las baterías de ácido en estado líquido.

Actualmente, las baterías suponen el costo principal de un vehículo eléctrico y, también, resultan ser la parte más pesada y voluminosa.

Las baterías de tracción deben de tener las siguientes características:

- Tener un bajo costo.
- Disponer de una vida larga con más de 1.000 ciclos.
- Mantener una auto descarga baja.
- Requerir un bajo mantenimiento.
- Deben soportar altas temperaturas, golpes y vibraciones.
- Reducir su peso es esencial en las baterías de alta capacidad utilizadas en vehículos eléctricos.
- Las protecciones eléctricas de la batería también deben considerarse como características fundamentales de las baterías.



Las baterías más utilizadas son Ni-MH (níquel-metal hidruro), Li-ion, Na-NiCl<sub>2</sub> y Li-Po.

### Baterías de Li-ion

En la actualidad las baterías de Li-ion son tecnológicamente las más equilibradas en cuanto a su relación calidad precio para utilizarlas en vehículos eléctricos. Estas baterías son recargables. En una batería de Li-ion la tensión, la capacidad, el tiempo de vida y la seguridad dependen del material utilizado para el cátodo, ánodo y electrolito.

## Baterías NiCd / NiMH

Las baterías de NiCd fueron las utilizadas en los primeros vehículos eléctricos, pero la toxicidad del cadmio y su impacto ambiental provocaron una disminución de su uso en los vehículos. Por ello, estas baterías fueron sustituidas por las baterías de NiMH, que disponen de un ánodo de NiOOH y un cátodo de un metal hidruro.

Este tipo de baterías puede soportar un número cercano a los 1.000 ciclos y su peso se ha visto reducido, por lo que se ha incrementado su energía específica.

Por otro lado, su mayor desventaja es que tiene que funcionar con un rango de temperaturas adecuado para impedir el sobrecalentamiento y una ruptura prematura de las células, si bien no hay gran riesgo de explosión.

## Baterías Na-NiCl<sub>2</sub>

Este tipo de batería Na-NiCl<sub>2</sub> es conocido con el nombre de Zebra. Es una batería de sal fundida que se comporta como un electrolito, con el cátodo de sodio y el ánodo de cloruro de Níquel. Los componentes utilizados en esta batería son muy abundantes y baratos proporcionando una batería muy atractiva para su uso, además tiene una larga vida de unos 3.000 ciclos y la energía específica se encuentra entre 90 Wh / kg y 150 W / kg.

## Baterías Li-Po

La batería de polímero de litio está en pleno desarrollo y sus características son muy parecidas a las de Li-ion, ya que es una evolución de ésta. Dispone de una densidad de energías más elevada y por tanto menor peso para las mismas necesidades. Además, se ha disminuido la auto descarga, las pérdidas de energía y se han superado los 1.000 ciclos.

## TRANSPORTE DE ELECTRICIDAD

Red Eléctrica de España, como operador del sistema eléctrico español, ha hecho una valoración de la situación del sistema eléctrico en caso de la introducción masiva de vehículos eléctricos. Esta evaluación es totalmente teórica y estudia la influencia en la red de los vehículos eléctricos.

La recarga de estos vehículos, a nivel general de consumo, supondría una mínima parte del total, sin embargo cuando se produzca y como se realice pueden suponer un grave problema en el sistema de suministro. Las recargas rápidas de las baterías podrían resultar perjudiciales, ya que podrían necesitar en momentos puntuales una gran corriente eléctrica en el sistema de baja tensión para el que no está calculado y las subestaciones no responderían.

El tiempo de recarga de las baterías deberá ser superior a las 4 horas, con el fin de poder recargar los vehículos en el propio domicilio del usuario. Realmente, cuanto mayor sea el tiempo de recarga menor será la influencia en el sistema de reparto eléctrico.

El propietario del vehículo decidirá cuándo desea recargar la batería, por lo que es necesario concienciar al usuario por medio de incentivos a que realice la recarga en período nocturno. Las recargas producidas en este horario produce una recarga eficiente, puesto que se rellenan los valles de demanda eléctrica y no perjudican a la red de abastecimiento. Esto sucederá hasta un determinado límite, cuando los consumos de la noche se acercasen a los del día habría que realizar una serie de inversiones en infraestructuras, tanto en la generación de la energía como en la red de transporte.

Para finalizar, es necesario que los sistemas de recarga de vehículos eléctricos dispongan de un sistema de control inteligente, con el fin de producir las recargas en las zonas valle de la demanda de energía y no se produzcan peligrosas puntas de consumo energético.

# Los nuevos sistemas de seguridad

ADAS: ¿cuándo hay que calibrarlos?

‘Elige calidad, elige confianza’ advierte sobre la importancia de llevar a cabo un adecuado mantenimiento de los sensores de los sistemas avanzados de asistencia a la conducción: un fallo en el sensor de radar afecta directamente a los sistemas ADAS, así como a los sistemas de seguridad activa y de seguridad pasiva del vehículo, y en caso de fallo del sensor, el vehículo suele activar fase de emergencia

La iniciativa explica en qué momentos es necesaria la calibración de radares y cámaras para garantizar la seguridad: siempre ante trabajos de reparación de carrocerías; intervenciones en el chasis, tales como alineación de ruedas o tuning; sustituciones de parabrisas; o trabajos con los ECU (Engine Control Unit) o con sensores DAS (Distributed Acoustic Sensing).

La adecuada revisión y mantenimiento de los radares y de las cámaras en los Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción (ADAS), como pueden ser los detectores de ángulo muerto, el control de crucero adaptativo o el sistema de detección de peatones y freno autónomo, “resulta esencial, de hecho, cada vez más, dado el progresivo avance hacia la conducción autónoma” advierten desde ‘Elige calidad, elige confianza’ (ECEC), iniciativa formada por fabricantes de componentes de automoción de primer nivel, cuya labor se centra llevar a cabo acciones de concienciación en pro de la seguridad vial.

Esto cobra mayor importancia desde el último año, pues cada vez menos, estos elementos son opcionales en el equipamiento de vehículos. Y es que, desde julio de 2022, todos los turismos que se homologuen deben estar equipados de serie con ciertos sistemas ADAS; y a partir de julio de 2024, esto será obligatorio para todas las nuevas matriculaciones, que tendrán que venir equipados con asistente de ángulo muerto, marcha atrás, freno de emergencia y velocidad, así como la luz de freno de emergencia.

Un fallo en el sensor de radar afecta directamente a los sistemas ADAS, así como a los sistemas de seguridad activa y de seguridad pasiva del vehículo, y en caso de fallo del sensor, el vehículo suele activar fase de emergencia.

De este modo, un adecuado mantenimiento de los sensores es determinante para la seguridad en la conducción. Por ello, la calibración de los ADAS debe realizarse siempre ante trabajos de reparación de carrocerías; intervenciones en el chasis, tales como alineación de ruedas o tuning; sustituciones de parabrisas; o trabajos con los ECU (Engine Control Unit) o con sensores DAS (Distributed Acoustic Sensing).



El mantenimiento de estos sistemas consiste en tener limpias las superficies de medición tanto en radares, como parabrisas delantero y lentes de cámaras perimetrales y trasera. Para ello, se realiza la calibración de los sistemas, con un previo ajuste correcto del sensor. Los sensores ADAS, en circunstancias normales, se alinean en función del eje de conducción geométrico. Salvo excepciones, la línea central del vehículo es la referencia.

En el caso del radar, la calibración ha de efectuarse siempre que se haya desmontado y montado el sensor de radar, si el componente sensor de radar no reconoce el vehículo; en el caso en que en la memoria de averías haya registrado algún fallo, siempre que se realice una alineación de los ejes o un ajuste de nivel de altura en el vehículo.

De igual modo, la calibración de radares debe realizarse si el soporte del componente, después de repararlo, está aflojado, desplazado o deformado; si se ha sustituido el componente, previa configuración con equipo de diagnóstico; cuando el componente hubiese sido dañado, por golpe o manipulación; de forma preventiva si el vehículo hubiera tenido un golpe bastante fuerte; así como si se desmonta el paragolpes, en el caso de que el radar vaya fijado a él.

Por su parte, la cámara requerirá de calibración siempre que se sustituya la luna parabrisas, al igual que cuando se desmonte o monte la cámara, y siempre que tenga averías grabadas en el calculador.

GEROA SOFTWARE

*Servicio  
Sencillez de  
Calidad  
Solventa sus n  
Continua evol*



**GESTALLE**

# GESTALLE

¿Esta teniendo problemas con su actual programa de facturación?

¿Su programa no hace todo lo que Ud necesita?

¿El ticketbai no le da mas que dolores de cabeza?

**NO PIERDA MAS SU TIEMPO**

**PASESE A GESTALLE Y OLVIDESE DE PROBLEMAS**

"Informatizando Talleres y Carrocerías desde 1987 (cientos de instalaciones nos avalan)"

## ¿Porqué elegir Gestalle?

Servicio

Calidad

Sencillez de manejo

Solventa sus necesidades

Continua evolución



aega



ARIAUTO  
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE AUTOCARROS  
Integrada en C.E.T.A.A.



APYMETAUTO







# COMPROMISO CON LA ASOCIACIÓN ADEADA

Aunque algunos talleres de Álava ya nos conocen desde hace más de 20 años, nuestro compromiso y colaboración con ADEADA no se forjó hasta el 2013, año en que establecimos nuestro convenio de colaboración.

Llevamos desde entonces trabajando y colaborando con la Asociación. Hemos andado juntos y seguiremos encantados de continuar trabajando por mucho tiempo al lado de ADEADA y apoyando a sus asociados, de igual manera que lo venimos haciendo con AEGA (la asociación de Gipuzkoa) y sus asociados con los que llevamos colaborando desde 1987.

**Nuestro software "GESTALLE", es ya un clásico y un referente en la gestión informática para los talleres y Carrocerías.**

¿Y cuál es nuestro compromiso con el asociado?. El mismo de siempre, seguir escuchando al sector, seguir las recomendaciones de ADEADA, AEGA, ANTRV y demás asociaciones con las que colaboramos y como consecuencia seguir mejorando el software añadiéndole nuevas funcionalidades, sean estas de carácter tecnológico ó funcional.

Consecuencias de nuestra forma de trabajar escuchando al asociado en sus necesidades entre otras muchas podríamos nombrar por ejemplo **la integración con AUDATEX** de tal forma que cualquier carrocería y/o taller puede integrar automáticamente en el GESTALLE cualquier peritación que tenga hecha por el mismo taller ó que le haya peritado cualquier perito para una compañía de seguros con el AUDATEX, ahorrándose con el mismo una carga de trabajo nada despreciable, bien lo saben las carrocerías.

También en otro momento recogimos una demandada de funcionalidad solicitada por muchos asociados, **"un módulo de gestión de cobros y pagos"**. Aspecto este, que aún siendo un tema puramente financiero y contable y cuyo control evidentemente debería de llevarse bajo un programa de contabilidad, escuchamos a los usuarios de GESTALLE y ante la necesidad de aportarles una solución que les permitiese llevar un control sobre este importante y trascendental tema a todos los que no contasen con un software contable, nos comprometimos y desarrollamos este módulo del que hoy en día ya disfruta la gran mayoría de talleres.

De hecho aunque el GESTALLE no integra una contabilidad, (aunque en Geroa Software también contamos con un programa de contabilidad y desarrollamos además enlaces para cualquier contabilidad que se necesite), sin embargo para todo aquel que sea autónomo el GESTALLE por sí solo ya le ofrece todo lo necesario ya que podrá sacar sus libros de IVA, la información para el 347 y hasta la información necesaria para el ANEXO VI para su declaración anual de la Renta. **Convirtiéndose de esta forma en un programa ideal para todo autónomo.**

Por supuesto como no podría ser de otra forma, GESTALLE trabaja con un módulo desarrollado expreso para cumplir con la **nueva normativa del TicketBai**. Y desde su implantación todos nuestros clientes de Álava y Gipuzkoa trabajan con el mismo felizmente y sin problemas.

Nuestra forma de trabajar es bien sencilla, colaborar con ADEADA, demás asociaciones provinciales y con sus asociados, para seguir mejorando el GESTALLE y que siga siendo una referencia para el sector.

**Este es y seguirá siendo nuestro firme compromiso para con ADEADA y sus asociados.**



Software de gestión de referencia en el sector  
seleccionado por las asociaciones  
**AEGA, ANTRV, ADEADA, ADEABUR, ARIAUTO y APYMETAUTO**  
para la gestión de su taller ó carrocería.

"Informatizando Talleres y Carrocerías desde 1987 (cientos de instalaciones nos avalan)"

Servicio

Sencillez de manejo

Calidad

Solventa sus necesidades

Continúa evolución

Escuchamos a  
nuestros clientes

Nuestro compromiso  
con AEGA y  
con el sector

Presupuestos, facturas y órdenes de reparación  
Consulta de histórico de vehículos  
Gestión de compras  
Gestión de cobros, pagos y vencimientos  
Control de almacén y stock  
Historiales de servicios, reparaciones, compras y ventas  
Control de técnicos, horas trabajadas ( fichajes )  
Estadísticas de compras, ventas y márgenes comerciales,  
márgenes por familias, por artículos y muchas más ...  
Documentos de impresión configurables  
Generación de facturas y listados PDF  
Gestión de facturas a compañías y a flotas  
Enlace con el Audatex  
Enlaza con contabilidad y mucho más...

## Gratuitamente

Le hacemos una demostración,  
Le damos de alta el servicio  
Se lo instalamos  
Se lo configuramos  
Le enseñamos su manejo  
Disfrútelo durante 2 meses

Y una vez comprobada y contrastada su calidad  
usted podrá seguir disfrutándolo, como los demás  
asociados, por una pequeña cuota mensual.

Adaptado al Ticketbai con XTBAIEXT



APYMETAUTO



ALVARO ZULAICA / REVISTA BK (OCT23)

Los impuestos y el dónde se vive -residencia fiscal- son conceptos estrechamente relacionadas ya que una persona es contribuyente/tributa/paga impuestos en la Hacienda nacional que corresponda a su domicilio, es decir, en la Hacienda que corresponde a su residencia fiscal.

No obstante, hay situaciones en que se podrá tributar en países en los que no se tenga la condición de residente fiscal y se hará como contribuyente **no residente**. Precisamente de una de estas situaciones, casos de no residentes en España propietarios de bienes inmuebles en España, es de lo que vamos a hablar en este artículo.

Así, visto lo anterior, título incluido, los conceptos clave a considerar es quién es “extranjero” y qué “Hacienda de España” es la que le afectaría.

De esta manera por “extranjero” hemos de entender a aquella persona que no sea residente en España, bien porque sea natural de otro país y viva allí, bien porque siendo de España vive fuera de España. En ambos casos, lo relevante es ver dónde se es residente por lo que en la categoría de “extranjero” tendremos siempre a una persona que paga sus impuestos en una Hacienda de otro país.

Para comprender mejor qué “Hacienda de España” es la que le afectaría, y a la cual ha de pagarse impuestos por ser propietario del inmueble, hay que saber que, en España, no hay una única Hacienda a nivel nacional, sino que coexisten cinco Haciendas diferentes (las cuatro Haciendas Forales de Navarra y País Vasco -Álava, Vizcaya y Guipúzcoa en el- y la AEAT/Agencia Estatal de la Administración Tributaria para el resto de España).

## Los extranjeros con inmuebles en España son contribuyentes (y pagan) en la Hacienda de España

Pues bien, según dónde esté situado el inmueble adquirido determinará a qué Hacienda ha de contribuir/pagar impuestos el propietario no residente, de forma que si el inmueble, por ejemplo, se compra en Vitoria(Álava) la Hacienda competente es la Hacienda Foral de Álava.

En estas líneas nos centramos únicamente en el **Impuesto sobre la Renta de No Residentes**, ya que por este impuesto “nuestros extranjeros” desde la compra del inmueble tendrán que pagar y presentar la declaración correspondiente a Hacienda por este inmueble, lo tengan o no alquilado:

### a) Inmueble NO alquilado (mera tenencia/uso propio)

El impuesto se calcula sobre una renta ficticia/imputación de rentas del 2% del valor catastral sobre la que se aplica un tipo impositivo del 24%(tipo impositivo general que puede variar en función del país del extranjero).

La declaración a presentarse es una única anual, a año vencido, es decir, que la imputación de rentas por la tenencia de un inmueble en España durante el año 2022 implicará la presentación del modelo 210 en el año 2023(desde el 01 de enero al 31 de diciembre).

### b) Inmueble SI alquilado

El impuesto se calcula aplicando al importe de los alquileres recibidos, sin posibilidad de deducir gasto alguno, el tipo impositivo del 24%(tipo impositivo general que puede variar en función del país del extranjero y en caso de extranjeros países UE Europea sí pueden deducirse gastos asociados al inmueble).

La declaración a presentarse es trimestral, durante los días 1-25 de los meses de abril, julio, octubre y enero, utilizándose también el modelo 210.

Concluir advirtiendo que, además de las situaciones comentadas de tenencia de inmuebles por no residentes, hay otros momentos importantes en el impuesto como el de la venta, otros impuestos que pudieran afectar, como el IVA en caso de alquilarse locales/oficinas, y otros impuestos que a nivel local el Ayuntamiento donde radique el inmueble cobrará también, pero eso ya lo abordaremos en otra ocasión.



DESPACHOS BK

ETL

GLOBAL

Tax • Legal • Audit

[www.bketl.es](http://www.bketl.es)

Nuestro compromiso es **estar cerca de ti** y ganarnos tu confianza. Con el respaldo internacional de ETL GLOBAL, ofrecemos **soluciones a medida** para convertir tus retos en oportunidades. Y lo hacemos de la única manera que sabemos hacerlo: poniendo a tu disposición nuestra **experiencia en asesoramiento legal, fiscal, contable, mercantil y laboral** para que, puedas ejercitar tu profesión con la tranquilidad de saber que, a nuestro lado, tu negocio cuenta con un asesoramiento de calidad.

**Soluciones  
globales  
por y para  
especialistas.**

C/ Beato Tomás de Zumarraga, 7  
01008 Vitoria-Gasteiz (Álava)

# CARACTERISTICAS DE LOS VEHICULOS ELECTRICOS E HIBRIDOS

## INTRODUCCIÓN

El vehículo eléctrico es un vehículo que utiliza para su propulsión como única fuente de energía la electricidad.

El vehículo híbrido eléctrico es un vehículo que para su propulsión utiliza dos fuentes de energía, dichas fuentes son el combustible y la electricidad.

Existen otro tipo de vehículos híbridos que en vez de electricidad utilizan como segunda fuente de energía el movimiento (volante inercia en el caso de volvo) o aire comprimido (PSA).

La hibridación de los vehículos tiene como principal función el ahorro de combustible con la consecuente disminución de la contaminación, debido a que los residuos de la combustión (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, etc.) se generan proporcionalmente a la cantidad de combustible consumida por el motor. Por lo tanto, a mayor consumo a mayor contaminación.

## CLASIFICACIÓN DE LOS HÍBRIDOS ELÉCTRICOS EN FUNCIÓN DE SUS COMPONENTES

En función de los componentes de los cuales dispone un vehículo híbrido eléctrico, éste puede clasificarse en:

### "Micro" Hybrid (parada motor + frenado regenerativo)

Vehículos con sistema "Start & Stop". No se consideran vehículos híbridos, ya que únicamente detienen el motor térmico al realizar una parada, por ejemplo en un semáforo.

Algunos pueden regenerar algo de energía para cargar unos condensadores cerca de la batería de 12V y aportar electricidad al sistema Start/Stop.

### "Mild" Hybrid (parada motor + frenado regenerativo + asistencia al motor)

Vehículos que contienen una batería de tracción y un motor eléctrico que asiste al de combustión en determinadas condiciones (arranques, aceleración, etc.).

### "Full" Hybrid (parada motor + frenado regenerativo + asistencia al motor + circulación en modo eléctrico).

Vehículos "Full" Hybrid que tienen la función de circular en modo EV (vehículo eléctrico), es decir, eléctrico 100% durante una distancia muy limitada, alrededor de 4km en el caso del Prius.

### "Plug-in" Hybrid (parada motor + frenado regenerativo + asistencia al motor + circulación en modo eléctrico + recarga mediante red eléctrica)

Vehículos híbridos enchufables que pueden circular en modo eléctrico durante 20-60 km antes de agotar la batería. Una vez agotada, el vehículo puede recargarse mediante la red eléctrica de igual forma que un vehículo eléctrico. Cuando no se dispone de red eléctrica el vehículo utilizará combustible para generar electricidad y así recargar la batería.





## CLASIFICACION DE LOS VEHICULOS HIBRIDOS EN FUNCION DEL MODO DE OPERACIÓN

### -Híbrido serie (vehículo eléctrico de autonomía extendida)

El motor eléctrico es el que proporciona tracción a las ruedas en todo momento. El motor de combustión únicamente acciona el generador para producir electricidad y alimentar el motor eléctrico. La energía sobrante la utiliza para recargar la batería de tracción.

Funciona en modo eléctrico puro, sin arrancar el motor de combustión durante 60-80 km, dependiendo del modelo. Una vez agotada la autonomía, existe la posibilidad de cargar la batería mediante red eléctrica o utilizar combustible fósil.

Hoy en día son la mejor solución para la transición hacia los vehículos eléctricos. Permiten tener un vehículo eléctrico para uso diario y a su vez para viajar largas distancias (según un estudio europeo, un usuario de media realiza unos 20 km/día para ir a trabajar, compras, etc.).



### -Híbrido combinado

La mayor parte de los híbridos del mercado son de este tipo. El motor eléctrico únicamente asiste al motor térmico en determinadas condiciones (arranque, aceleración, etc.). Con esto se consigue reducir significativamente el consumo, sobre todo en ámbito urbano.

Pueden circular en modo eléctrico puro durante unos 4km.

El motor térmico está conectado a la tracción por medio de la transmisión híbrida, que contiene el motor eléctrico.

En algunos modelos nuevos, existe la posibilidad de recarga mediante red eléctrica con autonomías ligeramente superiores a 20km

## ANÁLISIS RECAMBIOS Y MANTENIMIENTO VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS

### Recambios de carrocería

Si tenemos en cuenta que la mayoría de los vehículos eléctricos e híbridos que actualmente hay en el mercado utilizan materiales de construcción similares a los vehículos convencionales, los costes de reparación y sustitución de los recambios de carrocería no deberían ser superiores por tratarse de un vehículo eléctrico o híbrido. Algún vehículo en concreto (BMW i3) dispone de una carrocería formada por aluminio y fibra de carbono cuyo coste de reparación puede variar a la alza.

### Recambios eléctricos/electromecánicos

El coste de los componentes eléctricos no es mucho mayor respecto al coste de los componentes de un vehículo convencional de combustión, excepto en el caso de la batería de tracción, que sigue siendo el componente más costoso.

### Mantenimiento

Los vehículos eléctricos, al no disponer de aceite, filtro de aceite, filtro de gasoil, filtro de aire, etc. no necesitan un mantenimiento cada cierto período de tiempo o kilometraje realizado.

Si deberá realizarse un mantenimiento de comprobación de los niveles de fluidos (líquido de freno, líquido refrigeración), desgaste de neumáticos, desgaste de pastillas y discos de freno, etc.

Respecto a los vehículos híbridos eléctricos, al disponer de un motor de combustión, el mantenimiento que lleva asociada la parte mecánica es el mismo que el de un vehículo convencional de combustión tanto en recambios como en períodos.

## AMORTIZACIÓN DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

Al comparar dos tipos de vehículos para saber a partir de cuantos kilómetros comienza a ser rentable tener un vehículo híbrido o eléctrico frente a un vehículo convencional, deberá tenerse en cuenta aparte del precio final y consumo del vehículo, otros factores como: diferencias en mantenimiento, reparación, coste del seguro, depreciación en su valor de mercado, etc.

Dado que existen muchos factores que influyen en la amortización, ésta no puede realizarse de manera exacta sin hacer un estudio exhaustivo de ellos, pero si puede hacerse una estimación aproximada para saber a partir de cuantos kilómetros un vehículo eléctrico o híbrido comienza a ser rentable frente a un vehículo convencional, teniendo en cuenta únicamente la diferencia de precio, el consumo y el coste del combustible

### Amortización de los vehículos híbridos

Si decidimos adquirir el híbrido frente al gasolina, el híbrido será amortizable después de haber recorrido 73.888,89 km. A su vez, con la diferencia de precio entre el vehículo híbrido y gasolina, podemos recorrer 41.153,31 km.

Con respecto al diesel, éste tiene un consumo más reducido que el vehículo gasolina y dado que el precio por litro de combustible es inferior, la amortización del híbrido se dará después de haber recorrido 90.216,84 km. Con la diferencia de precio entre el diesel y el vehículo híbrido podrían recorrerse 26.669,65 km.

En la tabla anterior los consumos que se han utilizado para los cálculos, son los homologados (no reales) de ciclo urbano, ya que es la zona de mayor eficiencia del vehículo híbrido frente al eléctrico. En ciclo extraurbano, los consumos no difieren mucho.

### Amortización de los vehículos eléctricos

En el caso del cálculo de la amortización de un vehículo eléctrico es de esperar que basándonos en la misma fórmula nos encontremos que el número de km que haya que recorrer es todavía mayor, ya que la diferencia de precio entre un eléctrico y un vehículo convencional también lo es.

A favor de los vehículos eléctricos, está la falta de mantenimiento periódico (revisiones de cambio aceite y filtros) y actualmente en muchas poblaciones están exentos del pago del impuesto de circulación o lo tienen bonificado (descuentos de más del 60%), gastos que deberán tenerse en cuenta para hacer el balance final.





**RURAL KUTXA**

GIZARTE EKINTZA · ACCIÓN SOCIAL



# Cercanía, compromiso, responsabilidad

**Rural Kutxa,**  
comprometidos con nuestro entorno,  
*comprometidos contigo*

**Verde***Rural*, **Verde***Social*

[www.ruralkutxa.com](http://www.ruralkutxa.com)



## **Identidad social**

Favorecemos el bienestar y la calidad de vida de las personas, promoviendo hábitos de vida saludables entre jóvenes y mayores. Seguimos trabajando por la igualdad de oportunidades promoviendo la formación, garantizando la inclusión financiera o acompañando los procesos de digitalización.

## **Desarrollo económico y profesional**

Impulsamos proyectos de emprendimiento para mejorar la competitividad, el empleo y la transformación de la economía, en su transición hacia modelos más eficientes y sostenibles.

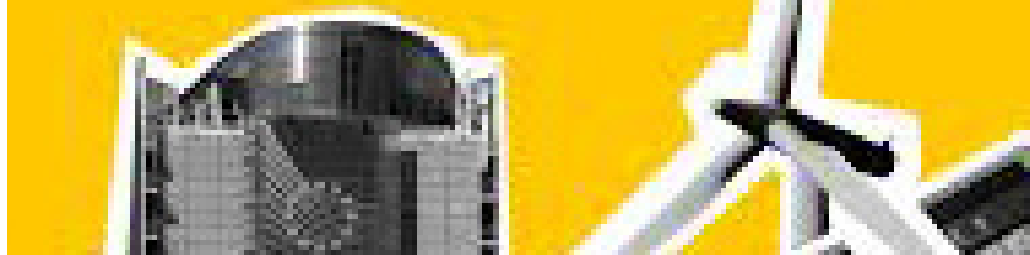
## **Sensibilidad medioambiental**

Cuidamos del entorno a través de nuestro *Plan de gestión forestal*, contribuyendo a reducir los niveles de CO<sub>2</sub>. Trabajamos a favor del cuidado del medioambiente, asesorando a nuestros clientes acerca de las energías limpias y el autoconsumo responsable, como las instalaciones fotovoltaicas.

## **Impulso territorial**

Promovemos el desarrollo local y social colaborando con múltiples proyectos asistenciales, culturales y deportivos, que permiten garantizar la vertebración del territorio y su diversidad.

# AYUDAS FONDOS EUROPEOS NEXT GENERATION



En julio de 2020, el Consejo Europeo acordó un instrumento excepcional de recuperación temporal conocido como Next Generation EU dotado con 750.000 millones de euros para el conjunto de los Estados Miembros. España recibirá un total de aproximadamente 140.000 millones de euros, en las siguientes fases:

| Fase          | Dotación  | Plazo               |
|---------------|-----------|---------------------|
| <b>Fase 1</b> | 70.000 M€ | 2º Trim 2021 - 2023 |
| <b>Fase 2</b> | 70.000 M€ | 2024 -2026          |

El objetivo de saber gestionar fondos públicos para la elaboración de proyectos en PYMES (Pequeñas y Medianas Empresas) es asegurar un uso eficiente y efectivo de los recursos financieros proporcionados por el gobierno u otras entidades públicas.

Algunos de los beneficios clave de la gestión adecuada de los fondos públicos en las PYMES son los siguientes:

- Financiación adecuada- Desarrollo empresarial- Impulso a la innovación- Creación de empleo- Transparencia y rendición de cuentas

Para solicitar dichas ayudas, lo primero que tenemos que hacer es redactar una buena memoria

de actividad de nuestra empresa. Y dentro de la documentación general y las características jurídicas de la empresa debemos con la que debemos contar se encuentra los datos: -Datos del representante legal- Quiénes somos: visión, misión, valores- Datos económicos y de RRHH.

Es importante, tener identificada y al día:

- El documento de identidad de los administradores- Copia del CIF de la entidad

- CERTIFICACION POSITIVA actualizada de encontrarse al corriente de las obligaciones tributarias



-CERTIFICACION POSITIVA actualizada de encontrarse al corriente de las obligaciones con la Seguridad Social

- Alta o último recibo del Impuesto sobre Actividades Económicas

-Licencia de actividad acreditativa emitida por el Ayuntamiento correspondiente de un municipio o localidad, la cual, nos permite ejercer una actividad económica o industrial concreta en un determinado local o nave industrial

-Copia de las siguientes ESCRITURAS INSCRITAS EN EL REGISTRO OFICIAL CORRESPONDIENTE (mercantil, de cooperativas, de fundaciones, de asociaciones, etc.): constitución o última adaptación de estatutos y las que con posterioridad a éstas hayan modificado la denominación, domicilio, objeto o capital social y aquella en la que consten los poderes del firmante de la solicitud

En cuanto a los medios personales de la empresa, debemos disponer de la siguiente documentación:

-Informe expedido por la Tesorería General de la

Seguridad Social para cada una de las cuentas, en la actividad de servicios, en las que la empresa está en situación de alta. En el informe deberán constar referidos al último mes, los datos siguientes: actividad de la empresa, relación nominal de los trabajadores, grupo de cotización al que están adscritos, su categoría profesional, fechas de alta y baja, tipo de contrato y número de días cotizados -Certificado emitido por la Tesorería General de la Seguridad Social, en el que se indique el número anual medio de trabajadores empleados por la empresa durante los tres últimos años

-En el caso de existir personas trabajadoras autónomas adscritas a la empresa se aportará además por cada persona el Informe de Bases de Cotización que incluya la cotización del mes más reciente disponible.

Al objeto de poder contrastar nuestra solvencia económica financiera se deberá aportar

:-Copia de la declaración anual del a declaración de operaciones con terceros, compras y ventas de los tres últimos ejercicios

-Copia de la declaración del resumen anual de los dos últimos años y de las declaraciones parciales del año en curso del IMPUESTO DEL VALOR AÑADIDO o tributo equivalente en los territorios en que no rija dicho impuesto

- Copia de las CUENTAS ANUALES de los dos últimos ejercicios depositadas en el Registro Mercantil o en el correspondiente Registro Oficial. (El Plan General de Contabilidad será de aplicación obligatoria para todas las empresas, cualquiera que sea su forma jurídica, individual o societaria)





## SERTEGO SE TRANSFORMA Y NACE URBASER

Nos gustaría informaros de que la marca Sertego, una de las áreas más importantes del grupo Urbaser, pasa a llamarse Soluciones Industriales, demostrando así la capacidad de la compañía de potenciar cada el valor de los recursos del planeta para construir un futuro más sostenible.

Como parte de este proceso de transformación, Sertego se integra completamente en Urbaser bajo la denominación de Soluciones Industriales, convirtiéndose así en la tercera unidad de negocio, junto con Servicios Urbanos y Tratamiento.



# Circular solutions for meaningful impact

Se inicia así una nueva etapa, activando la misión, valores y propósito a través de una nueva imagen; combinando nuestra experiencia y conocimiento con la innovación y una visión para desafiar los estándares actuales y lograr un mañana más sostenible.

Una transformación que se materializa también nueva página web, donde descubriréis toda la información sobre esta área tan importante del negocio de Urbaser.

Este cambio responde a una transformación de 360 grados que está impulsando la compañía líder en soluciones medioambientales desde el mes de abril, que tiene como objetivo impulsar su crecimiento a través de un modelo integral de soluciones circulares.

# Circular solutions for meaningful impact



# ETIQUETADO MEDIOAMBIENTAL

Analizamos el etiquetado medioambiental de los vehículos

## TIPOLOGÍAS DE LAS ETIQUETAS MEDIOAMBIENTALES

En la actualidad los vehículos de nuestro parque móvil pueden disponer de cuatro tipos diferentes de tarjetas medioambientales, bueno, en teoría cinco, porque a las cuatro conocidas por todos B, C, ECO y CERO, se suma una quinta, la A que nadie hemos visto, porque físicamente no existe, pero que el BOE define como: Todo vehículo a motor que por su clasificación en el Registro de Vehículos no cumple las condiciones o requisitos para la obtención de la clasificación 0 emisiones, ECO, C o B.

En definitiva, todos aquellos vehículos que no cumplen ninguna normativa EURO, los motores de gasolina con normas EURO 1 y 2, y los motores diésel con normas EURO 1, 2 y 3, y que por tanto no disponen tarjeta física, teniendo restringido el acceso a las grandes ciudades.

## TARJETAS B Y C

Este tipo de tarjetas se han adaptado a las normativas EURO que cumplen los vehículos, por lo que sus emisiones contaminantes se han tenido en consideración, ya que los valores de homologación son más exigentes cuanto mayor es el número de la norma.

### Etiqueta B, Amarilla:

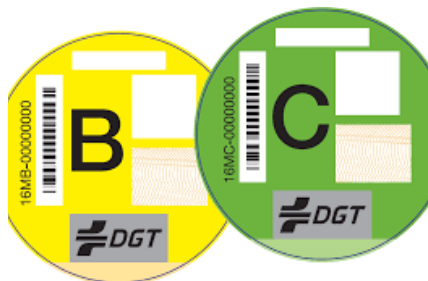
Vehículos de combustión interna que, si bien no cumplen con las últimas especificaciones de las emisiones EURO, sí que lo hacen con anteriores. Tendrán derecho a esta etiqueta turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas desde el 1 de enero de 2000 y diésel a partir de 2006. Vehículos de más de 8 plazas y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2006.

Gasolina Euro 3 y Diésel Euro 4 y 5.

### Etiqueta C, Verde:

Vehículos de combustión interna que cumplen con las últimas emisiones EURO. Tendrán derecho a esta etiqueta turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de septiembre de 2014. Vehículos de más de 8 plazas y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2014.

Gasolina Euro 4, 5 y 6 y Diésel Euro 6



## TARJETAS ECO Y CERO

Al determinar que características debían cumplir los vehículos para obtener estas etiquetas parece ser que prevaleció la tipología de las tecnologías de propulsión, sin considerar las emisiones en todo su rango de utilización.

### Etiqueta ECO:

Se trata en su mayoría de vehículos híbridos, gas o ambos. Tendrán derecho a esta etiqueta eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con autonomía inferior a 40 km, híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural y gas (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). Deben cumplir además los criterios de la etiqueta C.

Al tratarse de vehículos híbridos y bi-fuel podrán circular con propulsión eléctrica o por gas en su modo más ecológico, o en gasolina o diésel en modo normal, de ser en esta la modalidad empleada las emisiones emitidas al transitar en las zonas de bajas emisiones serían las mismas que un vehículo con distintivo C.

Pero el caso más llamativo es el de los vehículos Mild Hybrid o de hibridación ligera, incluidos en este grupo, constituidos por un motor de combustión tradicional a los que se les añade un sistema eléctrico adicional, generalmente de 48V., que permite proporcionar energía para alimentar de los sistemas eléctricos de confort, seguridad y sistemas auxiliares, incluyendo la climatización, liberando así al motor de esta carga, optimizando el consumo y las emisiones, (reducción aproximada del 10% consumo y emisiones), pero generalmente no tienen capacidad para propulsar el vehículo.







# TALLERES CLANDESTINOS

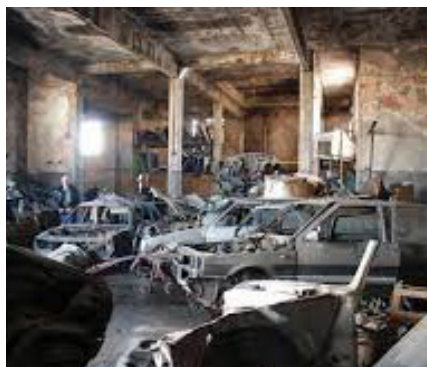
## RESPONSABILIDAD SOCIAL

Los talleres clandestinos son un tema recurrente desde hace años y son tema de debate común tanto en las Asociaciones como en los propios talleres de reparación. El año pasado recordábamos en esta publicación cómo las supuestas reparaciones llevadas a cabo por estos talleres ilegales no cuentan con mano de obra cualificada que garantice el correcto funcionamiento del vehículo y cómo ponen en riesgo la integridad no sólo de quien lo conduce, sino también del resto de vehículos que pueden verse implicados.

Asimismo, incidíamos en el hecho de que los talleres legales cumplen escrupulosamente sus obligaciones tributarias y fiscales a través de impuestos como el IVA. En el mismo sentido, recordábamos que estos últimos garantizan que sus trabajadores y trabajadoras realicen sus tareas bajo la supervisión de servicios de Prevención adecuados minimizando los riesgos laborales

de los trabajadores y trabajadoras a su cargo. Por este motivo, muchos talleres legales se sienten discriminados cuando los talleres clandestinos campan a sus anchas sin tener que cumplir con las obligaciones que a ellos les son exigidas.

A pesar de todo lo dicho no deja de ser menos cierto que los clientes que acuden a estos talleres a sabiendas de que lo son





también tienen que hacer un ejercicio de responsabilidad social. No podemos obviar que un vehículo que no ha sido reparado en unas instalaciones adecuadas es un peligro para la seguridad vial y puede hacer que nos veamos involucrados en un accidente. En España la edad media de los vehículos se va acercando poco a poco a los catorce años de edad y esta realidad hace cada vez más relevante dos hechos. En primer lugar, es más importante que nunca que por el propio desgaste del vehículo y de sus componentes hagamos los mantenimientos de forma periódica. Por otro lado, y no menos relevante, es indispensable que dichos mantenimientos se hagan por un profesional cualificado y en unas instalaciones autorizadas por la autoridad competente para hacer dichas reparaciones. El hecho de que un taller disponga de todos los permisos y licencias garantiza al cliente que dicho taller de reparación cumple con los estándares de seguridad adecuados. Todo ello, hace que el taller sea garante de los servicios que presta.

## **Es importante que busquemos las placas distintivas de los talleres legales. La placa de Industria identifica su actividad**

En los talleres clandestinos nada de lo dicho se cumple. Dichos talleres no cumplen ni las normas de seguridad ni las normas medioambientales que les exigen a los talleres. En estos locales no se cumplen los derechos de los clientes en lo tocante a las obligaciones que tiene un taller de reparación en el ámbito del Departamento de Consumo. En caso de que tengamos un problema con nuestra reparación, no nos vamos poder acoger al periodo de garantía del cual sí dispone un taller legal. En esta situación es muy difícil que Consumo pueda arbitrar una solución.

Con un parque móvil envejecido estamos hablando de un problema de primer orden que afecta a la seguridad vial y claramente a la siniestralidad. Si a este hecho le sumamos que según la propia ITV existen un 40% de vehículos que circulan por nuestras carreteras sin tener la ITV en vigor sólo podemos pensar que si no ponemos coto a este tipo de talleres el problema continuará agravándose con los años. Debe de existir una conciencia social y una acción institucional que den vías de solución a un problema que podemos definir como muy grave y que nos afecta a todos los conductores.



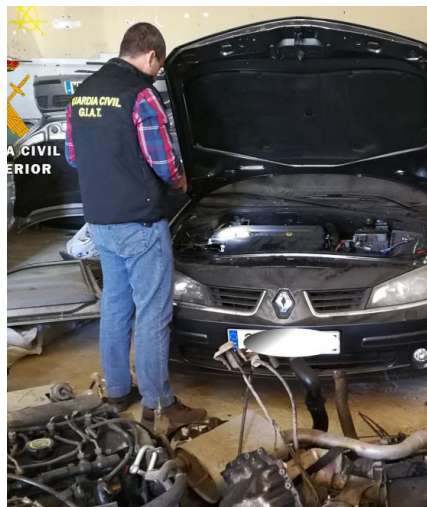
Debemos incidir no sólo en que es importante que hagamos los mantenimientos, sino también que lo hagamos en talleres legales y autorizados para ello. Debemos ser conscientes de que la placa de Industria que tienen los talleres de reparación es su carta de presentación y la garantía de que se van a ejercer nuestros derechos. Dicha placa es garante de una reparación cualificada y realizada en unas instalaciones supervisadas y habilitadas para ello.

Los talleres de reparación van a sufrir en los próximos años un periodo de transformación en el cual tendrán que hacer las inversiones necesarias para adaptarse a las nuevas tecnologías relacionadas con la movilidad o con las innovaciones tecnológicas. Los talleres tendrán que adaptar sus instalaciones e invertir en maquinaria específica. Los profesionales tendrán que formarse o reciclarse para contar con técnicos especializados que sean capaces de mantener y reparar este tipo de vehículos.

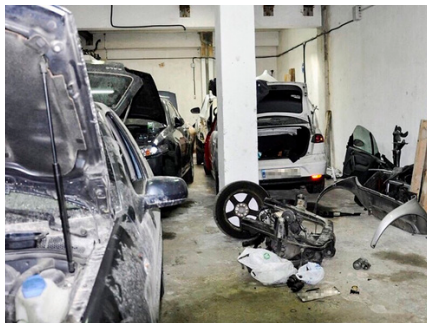
La innovación relacionada con las ayudas a la conducción (ADAS), la conectividad o los coches autónomos nos llevan por los mismos derroteros tanto en inversión como en formación. El sector de la reparación como ha hecho en otras épocas se está adaptando y en ese contexto debemos ser conscientes más que nunca del riesgo que supone acudir a un taller ilegal. La complejidad de nuestros vehículos no puede caer en manos de talleres que no cuentan ni con personal competente ni con la maquinaria necesaria para poder hacer dichas reparaciones.

El cliente de estos talleres ilegales que se ve atraído por el factor precio debe de empezar a ser consciente del factor riesgo tanto a nivel de seguridad como a nivel desprotección de sus derechos como consumidor. También

es importante tener en consideración que este tipo de talleres no tiene acceso a la información técnica de nuestros vehículos, ni utiliza en muchos casos las piezas de recambio homologadas o con la trazabilidad adecuada. En este sentido, desconocemos por completo del origen y procedencia de estas piezas, no contando en muchos casos con la garantía del fabricante. Todo lo dicho finalmente redunda en la vida útil de nuestro vehículo y a corto plazo nos va a suponer más gasto que el pretendido ahorro.



A la hora de acabar con este tipo de actividades de reparación ilegal existen claramente dos focos. Por un lado está la labor de las autoridades y su deber de actuar en caso de que exista conocimiento de este tipo de actividades, pero no debemos olvidarnos de los clientes que acuden a este tipo de talleres, a los cuales debemos concienciar de los importantes riesgos propios y ajenos que supone poner nuestra seguridad en sus manos.





# LAS REVISIONES Y REPARACIONES EN TALLERES

## ILEGALES COMPORTAN PELIGROS PARA EL

## MANTENIMIENTO DE SU VEHÍCULO Y PARA SU SEGURIDAD



COLABORA:

**araba álava**  
foru aldundia diputación foral



## EN LOS TALLERES PIRATAS

- 1 LAS REPARACIONES NO ESTÁN GARANTIZADAS
- 2 NO ESTÁN GARANTIZADOS LOS MATERIALES O RECAMBIOS UTILIZADOS EN LA REPARACIÓN
- 3 LOS MATERIALES UTILIZADOS PUEDEN SER DE DUDOSA CALIDAD
- 4 NO EXPIDEN FACTURA DE LOS TRABAJOS REALIZADOS
- 5 EL PERSONAL DE ESTOS TALLERES PUEDE NO ESTAR CUALIFICADO
- 6 AUMENTA EL RIESGO DE ACCIDENTES (REPARACIONES FRAUDULENTAS)

## REPARE SU VEHÍCULO EN TALLERES LEGALES

## NOSOTROS SOMOS SU GARANTÍA





millarto



[www.millarto.es](http://www.millarto.es)



# Anticipando soluciones

RECAMBIOS DEL AUTOMÓVIL



**MILLARTO VITORIA-GASTEIZ**

Cantábrico Hiribidea, 12

Pabellones 48-49

01013 Vitoria-Gasteiz

Tel: 945 44 00 50

[vitoria@millarto.es](mailto:vitoria@millarto.es)



# UN SOCIO DE CONFIANZA PARA TALLERES EXIGENTES

En millarto nos dedicamos a dar soluciones integrales a los talleres de automoción. Nuestro equipo humano posee una amplia experiencia, conocimientos y un alto grado de profesionalidad que ponemos al servicio de nuestros clientes para garantizar su satisfacción.



## millarto en cifras


**10**

DELEGACIONES


**55**

VEHÍCULOS DE REPARTO


**+50**

AÑOS DE EXPERIENCIA


**+120**

EMPLEADOS


**+11.000**

METROS CUADRADOS


**+60.000**

REFERENCIAS EN STOCK





# EL ESTRÉS LABORAL Y LOS FACTORES PSICOSOCIALES

La Psicossociología del trabajo se dedica a la investigación de la realidad laboral mediante los métodos, conceptos y principios de la Psicología y la Sociología. Su propósito es utilizar estos hallazgos para lograr un ajuste entre las capacidades, necesidades y expectativas del individuo, y los requerimientos exigidos por su puesto de trabajo.

Los factores de riesgo que pueden provocar que este ajuste no sea adecuado están directamente relacionados con las condiciones en que se organiza el trabajo, su contenido o las características en que se realiza la tarea, que tienen la capacidad de afectar tanto al bienestar o la salud (física, psíquica o social) del trabajador como al desarrollo de su trabajo. Así, las exigencias psicológicas del trabajo, la autonomía para tomar decisiones y la oportunidad de desarrollarse profesionalmente, como también el apoyo de compañeros, superiores y de la propia empresa, harán que exista un mayor o menor riesgo de que el trabajador acabe desarrollando estrés. Con toda probabilidad, el aumento del riesgo psicosocial está relacionado con los cambios introducidos en nuestro estilo de vida. En el ámbito laboral, algunos sectores de actividad han sufrido grandes transformaciones derivadas de los nuevos avances y desarrollos tecnológicos, el aumento de las exigencias cognitivas del puesto de trabajo o la mayor competitividad de

las empresas, entre otros, que aunque en ocasiones representan mejoras y avances, muchas veces han supuesto un detrimento de las condiciones de trabajo psicosociales.

### SABIAS QUE...

Algunas de las consecuencias del estrés laboral para las empresas son:

- Mayor grado de absentismo (tramitación de bajas).
- Abandono del puesto de trabajo (búsqueda de personal suplente, coste económico para la empresa...) o aumento de peticiones de cambio de puesto.
- Deterioro del clima laboral.
- Descenso del rendimiento, la productividad o la calidad de productos y servicios de la empresa.
- Aumento de accidentes laborales.
- Aumento de la ineficacia y la descoordinación.
- Descenso de la satisfacción por parte de los clientes.

Respecto a la incidencia del estrés en el ámbito laboral, las estadísticas más recientes indican:

Según la Encuesta de Calidad de Vida en el Trabajo (2002 MTAS) entre el 50% y el 60% del absentismo laboral está relacionado con el estrés.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) afirma que el coste de los problemas de salud mental relacionados con el trabajo representa el 3% del PIB de la Unión Europea.

De acuerdo con datos ofrecidos por la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo, aproximadamente uno de cada cuatro trabajadores europeos aseguran padecer síntomas relacionados con el estrés laboral. Se calcula que en 2002 el coste económico para la UE-15 fue de 20,000 millones de euros



Existen diversos autores que clasifican dichos estresores según diferentes criterios, de forma resumida en este texto se han agrupado según:

#### **ESTRESORES RELATIVOS A LA ORGANIZACIÓN**

Jornada de trabajo: rotación de turnos, trabajo nocturno, alargamiento de la jornada, etc.  
Promoción y desarrollo de la carrera profesional.  
Comunicación y participación.  
Relaciones interpersonales.

#### **ESTRESORES RELATIVOS A LA TAREA**

Carga de trabajo excesiva o insuficiente.  
Ritmo de trabajo.  
Contenido de la tarea ("sentido" del trabajo).  
Conflicto o ambigüedad de rol.  
Control sobre la tarea (nivel de autonomía) y grado de supervisión

#### **ESTRESORES RELATIVOS AL ENTORNO FISICO**

- Condiciones ambientales (iluminación, ruido y temperatura).
- Otras condiciones físicas del lugar de trabajo.
- Exposición a contextos físicos peligrosos

#### **FACTORES MODULADORES DEL ESTRÉS**

Existen distintos aspectos de tipo individual que pueden contribuir a que la persona sea más vulnerable al estrés o, por el contrario, afronte con éxito una situación estresante o amortigüe sus consecuencias. Es necesario especificar que dichos rasgos de personalidad pueden variar a lo largo de la historia vital del individuo. En las próximas páginas te comentamos algunos de ellos.

#### **PATRÓN DE CONDUCTA TIPO A Y TIPO B**

La personalidad Tipo A es la que más se relaciona con el estrés. Son individuos que destacan por su impaciencia, es fuerza por el logro, interés desmesurado por la perfección, competitividad e implicación excesiva con el trabajo (hasta el punto de considerarlo el centro de su vida).

Según diversos estudios, este tipo de patrón se relaciona directamente con el padecimiento de enfermedades coronarias y el estrés, ya que son individuos con alta auto exigencia que fuerzan a su organismo en exceso.

Contrariamente, los de personalidad Tipo B son individuos que pueden mostrar el mismo interés por el éxito y el mismo nivel de aspiraciones y logros que los de Tipo A, pero sin llegar a experimentar niveles tan elevados de estrés que puedan resultar nocivos para el organismo. No se trata de un rasgo estático de personalidad sino de un estilo de comportamiento ante las situaciones que se presentan.

#### **SABIAS QUE...**

Las personas que presentan un patrón de conducta Tipo A pueden manifestar en el contexto laboral algunos comportamientos característicos. Es habitual que les guste trabajar bajo presión y, por ello, muchas veces tienden a asumir múltiples tareas costándoles delegar. En casos extremos, llegan a aborrecer las vacaciones que les suponen largos periodos de inactividad. Suelen ser impacientes y hablar deprimida. En ocasiones, pueden actuar con hostilidad o cierta agresividad

## TECNICAS DE AFRONTAMIENTO DEL ESTRÉS

Las diferentes medidas de prevención orientadas a evitar o minimizar las consecuencias del estrés laboral pueden dividirse, según el nivel de intervención, en:

### MEDIDAS CENTRADAS EN EL INDIVIDUO (TÉCNICAS INDIVIDUALES DE AFRONTAMIENTO DEL ESTRÉS):

Dirigidas a reducir los niveles de ansiedad, los pensamientos negativos y las relaciones sociales conflictivas (técnicas de relajación, respiración, cognitivas y de entrenamiento en habilidades sociales, hábitos de vida saludables, técnicas de gestión del tiempo...).

### MEDIDAS DE INTERVENCIÓN SOBRE LA TAREA:

Dirigidas a reducir los problemas que puedan surgir durante el desempeño del trabajo y también a aumentar la eficiencia de su desarrollo (enriquecimiento del puesto de trabajo, creación de grupos autónomos de trabajo, rotaciones horizontales, administración de descansos y turnos...).

### MEDIDAS DE INTERVENCIÓN SOBRE LA ORGANIZACIÓN:

Dirigidas a disminuir los problemas de estrés relacionados con factores de la organización como la comunicación y participación, las relaciones personales y el desarrollo de la carrera dentro de ésta (estilos de liderazgo, planes de evaluación, formación e incentivos, opciones de carrera flexibles, ambientes laborales seguros, etc.).

## CONSEJOS PRACTICOS

Existen 5 consejos básicos que nos ayudarán a combatir el estrés:

- No reaccionar, sino actuar.
- Recorra a los amigos, a los compañeros de confianza, y a todos aquéllos que pueden tener una perspectiva que le ayude a analizar la situación e identificar las verdaderas razones de su estrés.
- Tome en sus manos el control de la situación. La clave del éxito está en hacer algo al respecto.
- Aprenda a organizar sus pensamientos y a identificar una solución o plan de acción.
- Lee los medios para combatir el aburrimiento y buscar la automotivación.
- Sea consciente de aquello que le gusta

## TECNICAS DE RELAJACION

El objetivo de las técnicas de relajación es reducir el grado de activación física presente en el estrés. Como se ha mencionado antes, la fuente de esta activación reside en nuestra respuesta biológica arcaica ante una situación que consideramos "amenazante": aumento del ritmo cardíaco, respiración rápida, elevación del tono muscular del cazador de la prehistoria que tenía que hacer frente a la manada de lobos o huir físicamente del peligro

### SABIAS QUE....

La relajación o cualquier tipo de actividad de relax, aunque sólo sea unos 10 minutos al día, aumenta las defensas contra el estrés.

## CONSEJOS PRACTICOS

Una técnica sencilla de relajación que podemos practicar en el lugar de trabajo para relajarnos y eliminar tensiones consiste en la visualización. Pruebe la siguiente: Cierre los ojos e imagine que se encuentra en una habitación tranquila, no hay nadie cerca y el teléfono está desconectado. Céntrese por ejemplo en la siguiente imagen: el agua corriendo por un río, el ruido al deslizarse entre las piedras... Respire profundamente y disfrute de las imágenes en su mente. Ahora visualice la salida del sol por el horizonte, y cómo transcurre el día hasta la puesta del sol. Puede imaginar cualquier otra escena que le resulte agradable (el mar, niños jugando...). Ahora abra los ojos. ¿SE SIENTE MEJOR?





## Asesoramiento en implantación de Normas ISO

Obtén una mayor eficiencia en tus procesos y mayor margen de beneficio, y accede a nuevos mercados gracias a la implantación de las Normas ISO adecuadas a tu sector.

### Personas

Consigue mejorar la gestión, organización y planificación de las personas de tu empresa, para lograr los objetivos y acciones necesarias para alcanzar tu visión de futuro.



### Mejora Productiva

Detecta las actividades que se pueden mejorar en tu empresa, para obtener un gran impacto en el día a día y lograr la eficiencia, tanto en los procesos indirectos como en la producción.



Ayudamos a tu  
organización a ser



**SOSTENIBLE**  
y  
**RENTABLE**

### Planes Estratégicos

Establece las bases para una mejora y avance de la organización, así como para crecer en el mercado y obtener mayor rentabilidad gracias a una correcta Reflexión Estratégica.



### Planes de Igualdad

Elimina desigualdades entre hombres y mujeres, y mejora la competitividad, productividad y la imagen de empresa, al mismo tiempo que se genera un mejor clima laboral.







# GRUPO GISMA, 25 años ayudando a la empresa vasca

En GRUPO GISMA ayudan a las empresas a ser más eficientes, sostenibles y rentables, a reducir costes, y a entrar en nuevos mercados: “Somos la alianza perfecta para ayudarte a mejorar los procesos de tu empresa”, nos cuenta Gorka Sedano, su gerente.

GRUPO GISMA es una consultoría especializada en Normas ISO, y en Personas y Organización, la empresa cumple ahora 25 años desde sus comienzos en Urretxu, donde con muy pocos medios Gorka se lanzó a la aventura de la implantación de Normativa ISO, comenzando con la ISO más conocida, la ISO 9001 de Calidad.

Y como el primer día, el equipo de profesionales continúa comprometido con la sostenibilidad de sus organizaciones cliente: “Somos un equipo experto, multidisciplinar y cercano en permanente aprendizaje.

Entendemos de lo que hablamos y sabemos lo que hacemos. Nuestro equipo se mantiene al día a través de los principales referentes”, precisan sus responsables.

En la actualidad tienen la oficina central en Donostia, y la plantilla la forman 28 personas de diferentes perfiles, pero con un mismo sentimiento de equipo y cuyo objetivo es claro: “ayudar a que las empresas sean mejores y sostenibles en el tiempo”

En sus planes generales, la introducción de nuevos servicios siempre ha tenido que ver con las necesidades detectadas en los clientes para la sostenibilidad de su empresa, la mejora de su imagen y su crecimiento. Hasta llegar hoy en día a los siguientes servicios en los que se han especializado:

### **-Consultoría en Asesoramiento y en implantación de Normas ISO.**

"Obtén el Estándar Internacional ISO que necesitas para ordenar y mejorar la gestión de tu empresa y abrir nuevos mercados."

### **-Consultoría Estratégica-Innovación**

"Supera desafíos, aumenta la capacidad de tu empresa para abordar la innovación, e identifica y capitaliza oportunidades que quizás no habías considerado".

### **-Consultoría de Personas.**

"Implanta procesos de Gestión de Personas para ATRAER, DESARROLLAR Y FIDELIZAR a las personas transformando tu organización con el fin de conseguir tus objetivos empresariales y de transformación."

### **-Consultoría en Igualdad y diversidad.**

"Mejora el proceso de gestión de la diversidad y de la igualdad de las personas, con objeto de que su valor diferencial propicie la obtención de más y mejores respuestas y desde la perspectiva del cumplimiento de la normativa de igualdad de género."

Para celebrar sus 25 años de trayectoria, el Palacio Miramar Jauregia de Donostia acogió el pasado mes de junio un evento especial, que reunió al equipo y sus familias, así como a las personas con las que habitualmente colaboran; «un emotivo encuentro para disfrutar y recordar, donde no faltó el recuerdo a todas las personas que le han acompañado estos años».



# RELACIÓN DE ASOCIADOS ADEADA 2023

+ MOTOR  
3LEZAMAUTO SL  
ABENDAÑO ASISTENCIA TÉCNICA  
ALAMOSAS  
ÁLAVA LASCARAY  
ALLURE ELECTROMECHANICA  
ARH MOTOR  
ARTAPADURA MOTOR  
AUTO AHORRO  
AUTO ARANA  
AUTO CERAIN  
AUTO EGUINO  
AUTO ELECTRICIDAD ARREGUI  
AUTO ELECTRICIDAD BETOÑO  
AUTO ELECTRICIDAD BASCONIA  
AUTO ELECTRICIDAD ROBERTO  
AUTOMECHANICA GURIA  
AUTO REPARACIONES ARCEÑIEGA  
AUTOBAHN MOTOR 2019 S.L.  
AUTOMOCIÓN SAN PRUDENCIO  
AUTOS KEPA  
AUTOS REY ELECTROMECHANICA  
BARRATXI MOTOR 2012 SL  
BENTO MOTOR  
CARROCERIAS ALEXAUTO  
CARROCERIAS BASTERRA  
CARROCERIAS BOTTA  
CARROCERIAS CICA  
CARROCERIAS GAMAZO SL  
CARROCERIAS GOBEO  
CARROCERIAS GORBEA  
CARROCERIAS GUREA  
CARROCERIAS HNOS. ARAMBURU  
CARROCERIAS JANA  
CARROCERIAS LAGUNAK  
CARROCERIAS MOCAL

CARROCERIAS MTZ. DE MARIGORTA  
CARROCERIAS PINTORERIA  
CARROCERIAS RUIZ ARANA  
CARROCERIAS URBINA  
CARROCERIAS ZADORRA  
CRONOS GASTEIZ  
DISTIRA MOTOR SC  
ELECTROMECHANICA ALIH  
ELECTROMECHANICA AMEZCUA  
ELECTROMECHANICA AVANTI  
ELECTROMECHANICA GASTEIZ  
ELGUEA ARABA S.L.  
EUROCAM V.I. VITORIA S.A.  
FRENOS ARABA S.L.  
FRENOS GORRIZ  
GAMARAUTO SPORT  
GAMARRA PNEUMATIKOAK S.L.  
GARAJE ARIZNAVARRA  
GARAJE DAYTONA  
GARAJE DEL NORTE  
GARAJE DEL PRADO  
GARAJE DULANTZI  
GARAJE EGUIECHA  
GARAJE GALLARDO  
GARAJE HNOS DIAZ  
GARAJE NIZA SL  
GARAJE SPRINT  
GARAJE TRUJILLO  
GARAJE VIRAJE  
GARAJE ZIGOITIA  
GATORVI-GATORSA  
GRUAS OJEMBARRENA  
IBILCAR  
INTEGRAL MOTOR S.L.  
IPAR MOTOR  
ITURRIOSTE GARAJEA

JOR-MAX MOTOR  
JOSE LUIS AUTO TALLERES  
JUDIMENDI MOTOR  
JUDIZAUTO SL  
JUSABI MOTOR  
KAMAPA  
KIROA AUTOMATIC  
LAN MOTOR  
LARRA MOTOR  
MILLARTO  
MIRZA AUTO  
M.M.I. TALLERES  
NEUMATICOS GURPIL  
RADIADORES RAFA  
REPUESTOS EUSKO AUTO  
SALVIDEA  
SANVAL 2020 INVERSIONES  
SAYMAR TURBO DIESEL S.L.  
SCANARABA S.L.  
SPORT LAKUA  
SUMINISTROS HERMA  
TALLER ELEC. TAMEGA S.L.  
TALLERES AMALUR  
TALLERES BEREIBIL S.L.  
TALLERES BIBAT S.A  
TALLERES GARDELEGUI  
TALLERES ORVI S.L..  
TALLERES SANECAR  
TALLERES VILLARREAL  
TYSA GORBEA  
URIONDO MOTOR  
VG CAR  
V-MAX BUENA VISTA DE NASAJA  
ZABALGANA MOTOR  
ZUREA MOTOR



# EL ESTRÉS LABORAL Y SU PERCEPCIÓN

En la actualidad el estrés laboral tiene importantes consecuencias, no sólo como causa directa de la siniestralidad en las empresas, sino por su incidencia sobre la calidad de vida de las personas afectadas. Aunque será responsabilidad de cada organización garantizar unas condiciones de trabajo saludables, tanto a nivel físico como psicosocial, no debemos olvidar que a nivel individual podemos hacer mucho para prevenir el estrés

### ¿QUE ES EL ESTRÉS?

En la sociedad en que vivimos nos vemos sometidos a infinidad de situaciones que ponen a prueba nuestra capacidad de respuesta. Las demandas pueden ser de todo tipo, desde las exigencias cada vez más elevadas de nuestros respectivos trabajos, hasta las responsabilidades domésticas -el llevar la casa, el cuidado de los hijos, etc.-, sin olvidar los conflictos interpersonales dentro o fuera del trabajo.

Nuestra respuesta a cualquier aspecto de nuestras vidas que percibimos como un reto o amenaza, se conoce como estrés y se traduce en una activación fisiológica del organismo que repercute en nuestro modo de pensar, sentir y comportarnos.

Las consecuencias negativas del estrés se manifiestan cuando las personas sienten que no pueden hacer frente adecuadamente a las exigencias del entorno, o a las que uno mismo se impone, amenazando su propio bienestar. Todo ello en circunstancias en que el afrontamiento es importante para ellas y cuando advierten una sensación de ansiedad o depresión al respecto.

### ¿EXISTE UN ESTRÉS BUENO Y OTRO MALO?

No todo el estrés es perjudicial por definición, dependerá del tipo de situación que origina el estrés -que llamaremos situación estresora o estresor-, de la interpretación que hagamos -podemos valorarlo como un reto o como una amenaza-, de nuestra respuesta y, consecuentemente, del nivel de "estrés" que experimentemos. Hablemos entonces de dos tipos de estrés:

### EUSTRES

Es el nivel de activación del organismo necesario y óptimo para llevar a cabo nuestras actividades cotidianas, especialmente aquellas que requieren una respuesta inmediata. Sería el nivel de respuesta proporcional al estímulo, que cumpliría con una función adaptativa y ayudaría al individuo a enfrentarse con éxito a la situación.

El nivel de máximo rendimiento denominado Eustrés o nivel de activación óptimo, se obtendrá cuando la persona rinda física y psicológicamente a niveles de activación, pero sin llegar a estados de agotamiento.

Este hecho es posible porque se crea un equilibrio entre las demandas del entorno y las posibilidades del individuo (capacidad de respuesta) que rinde en todo su potencial

## DISTRES

Es un nivel de activación del organismo, a nivel físico y psicológico, excesivo o inadecuado a la demanda de la situación, y que si se prolonga puede tener consecuencias negativas para la persona.

En ello tienen mucho que ver las demandas del entorno y los recursos propios para afrontarlas, así como nuestra propia valoración al respecto.



Otro factor importante para valorar el estrés es, además de su intensidad, la frecuencia con que se repiten estas situaciones y la duración de cada una de ellas. En base a esto podemos hablar de un estrés agudo o crónico.

La respuesta al estrés (respuesta de lucha o huida) es importante en situaciones de emergencia, como cuando un conductor tiene que frenar el coche repentinamente para evitar un accidente. También se activa en una forma más sencilla cuando la persona está tensa, aunque no corra peligro, como cuando tu equipo se juega la liga en un partido, cuando te preparas para una fiesta o cuando estás haciendo un examen final. Un "poco de estrés" de este tipo puede ayudarte a mantenerte atento y preparado para hacer frente a cualquier reto. Luego el organismo vuelve a su estado normal, listo para responder de nuevo cuando sea necesario.

Pero el estrés no es siempre una reacción a situaciones inmediatas o momentáneas. Eventos progresivos (repetidos en el tiempo) o a largo plazo, como un divorcio o el traslado a un nuevo vecindario, también pueden causar estrés. Las situaciones a largo plazo pueden producir un estrés de poca intensidad, pero perdurable, ocasionando dificultades en la persona que lo sufre. Este estrés continuado puede llegar a agotar nuestros recursos, haciendo que la persona se sienta agotada o abrumada, debilitando así su salud y bienestar físico, psíquico y social.

El estrés agudo puede tener también repercusiones en las personas cuando se da en gran intensidad, mientras que el estrés crónico repercute especialmente por la frecuencia y duración de las situaciones estresantes.

Y llegado a este límite, ¿qué ocurre entonces?

Dependiendo de su duración e intensidad este "desmoronamiento" puede ser reversible o, por el contrario, tener efectos perjudiciales sobre el individuo, causando, en un primer momento, diversos síntomas a nivel físico y mental que conllevarán a medio o largo plazo daños más o menos severos sobre su salud.

## SINTOMAS FÍSICOS, PSÍQUICOS Y CONDUCTUALES

### SINTOMAS FÍSICOS

- Trastornos cardiovasculares: hipertensión, arritmia, etc.
- Trastornos respiratorios: hiperventilación (respiración rápida, acelerada y superficial que provoca sensación de mareo), respiración fatigada, etc.
- Trastornos inmunológicos: mayor número de resfriados, gripes y riesgo de desarrollar enfermedades.
- Trastornos gastrointestinales: náuseas, pesadez de estómago, estreñimiento, etc.
- Trastornos dermatológicos: aparición de acné, sarpullidos, herpes, etc.
- Trastornos musculares: tensión excesiva, temblores y contracturas, "bruxismo" (presión involuntaria de la mandíbula con fregado de dientes), etc.
- Trastornos sexuales: disminución del apetito sexual, etc.
- Trastornos del sueño: insomnio, despertar precoz, problemas de conciliación del sueño, etc.
- Trastornos somáticos: dolor de cabeza y migrañas, dolor de espalda, dolor menstrual, dolor de cervicales y contracturas musculares, etc.

### SINTOMAS PSICOLÓGICOS

- Aumento del nerviosismo y la ansiedad.
- Irritabilidad e irascibilidad.



- Presencia de pensamientos negativos recurrentes (por ejemplo "No seré capaz de hacerlo") referentes a cómo se ve uno mismo y también los demás.
- Falta de motivación.
- Dificultades de concentración. Sentimiento de "indefensión aprendida": sensación de que no se controla la realidad y no está en nuestras manos reaccionar frente a ello. Impotencia

## SINTOMAS CONDUCTUALES

Mayor número de conductas impulsivas y temerarias: por ejemplo, el estudiante tan nervioso por aprobar un examen que no puede concentrarse y copia; o conducir el coche con exceso de velocidad para llegar antes al trabajo, lo que aumenta la posibilidad de accidentes. Escape de la situación estresante: por ejemplo no ir al examen o no decir-le a nuestro superior que no podemos realizar un trabajo determinado.

Muestras sociales de hostilidad: enemistades, agresividad verbal, enfado. Por ejemplo, agresividad verbal contra el profesor que realiza la prueba o contra los otros conductores.

Aumento del consumo de estimulantes o de sustancias tranquilizantes (café, tabaco, alcohol) para realizar el esfuerzo o para disminuir el ritmo.

Aumento o disminución de ingesta de alimentos y alimentación poco equilibrada.

Disminución del tiempo de ocio, vida social y vida íntima. Disminución del rendimiento en las tareas a realizar, por una falta de activación (sensación de agotamiento o falta de energía) o por un exceso de activación (estado nervioso).



## LA PERCEPCION SUBJETIVA DEL ESTRÉS

En los primeros años de estudio de este fenómeno, el estrés se planteaba como una reacción "extrema" del organismo ante estímulos negativos externos que se producía de forma similar en cualquier sujeto.

Sin embargo, estudios posteriores introdujeron un aspecto diferenciador en la explicación de la fisiología del estrés:

La forma en que cada persona evalúa la situación como "estresante".

Ciertamente cada persona puede reaccionar de forma distinta ante una misma situación que puede ser causa de estrés (exposición en público, inminente cambio laboral, etc.), dependiendo tanto de factores individuales (tipo de personalidad, nivel de autoestima, etc.) como contextuales o ambientales (apoyo social tanto en el entorno laboral como familiar, entre otros).

Percepción de los recursos: ¿Qué instrumentos tengo para hacer frente a esta situación? ¿Qué puedo hacer?

La persona valora los recursos que posee, tanto personales y sociales, como económicos e institucionales, para hacer frente a la demanda del entorno. En función de esta valoración el sujeto considera si posee medios y capacidad para hacerle frente.

La combinación de estas dos evaluaciones determina que la situación sea percibida como un reto o una amenaza. En esta valoración tienen gran influencia las experiencias previas y el autoconcepto que tenga uno sobre sus propias habilidades y destrezas.

Desafío o reto. El sujeto considera que los recursos propios son suficientes para hacer frente a la situación. En este caso moviliza sus recursos y genera sentimientos de eficacia y de logro (Eústrés).

Amenaza. El sujeto considera que no posee recursos para hacer frente a la situación, se siente desbordado por ella (Distrés). Genera respuestas ansiosas. Sus estrategias de afrontamiento se deterioran o resultan poco eficaces.

Bajo este punto de vista, existe la posibilidad de gestionar el estrés potenciando aquellas técnicas o recursos personales que nos ayudarán a enfrentarnos y adaptarnos al mismo

# PREVIENE SU SEGURIDAD

Revisar neumáticos, frenos, sistema de refrigeración y niveles de líquido, esencial tras las olas de calor.

- El excesivo calor y los trayectos de largo recorrido del verano pueden afectar al rendimiento de estos componentes, dado el desgaste y el sobreesfuerzo al que se somete el vehículo, así como el impacto de las altas temperaturas
- La iniciativa 'Elige calidad, elige confianza' recomienda llevar a cabo una revisión de los vehículos tras el verano, algo que considera tan importante como la revisión antes de los viajes

La revisión de los vehículos tras las vacaciones de verano es tan importante como la revisión y el mantenimiento previos a realizar viajes de largo recorrido, más aún en momentos con altas temperaturas como las que hemos vivido este verano con las olas de calor que se han sucedido, advierten desde 'Elige calidad, elige confianza' (ECEC), iniciativa compuesta por una veintena de los principales fabricantes de componentes de automoción de primer equipo adheridos a Sernauto.

"El calor y los trayectos de largo recorrido pueden afectar al rendimiento del vehículo y, especialmente, al de ciertos componentes como los neumáticos, frenos, sistema de refrigeración o los niveles de líquido del vehículo", señalan desde la iniciativa.



"Tras las operaciones salida y retorno del verano es cuando más averías pueden surgir, ya que los viajes por carretera suponen un desgaste y sobreesfuerzo para el coche, dada la cantidad de kilómetros que se suelen realizar, el sobrepeso al que se somete al vehículo, las altas temperaturas y los atascos", afirman desde ECEC.

En este sentido, ECEC recomienda realizar una **revisión exhaustiva de algunos de los componentes** que más sufren en esta época: neumáticos, sistema de refrigeración, limpiaparabrisas, frenos y niveles de líquidos.

Los **neumáticos** sufren más en verano debido a que las **altas temperaturas** los desgastan con mayor facilidad, por lo que se debe revisar el dibujo y la presión de los mismos.

Asimismo, se debe **comprobar que el sistema de refrigeración funciona correctamente**, ya que un uso excesivo puede alterar su rendimiento.



En cuanto a los **limpiaparabrisas**, se recomienda revisar que el **estado de la goma** es el correcto.

Por último, también se debe prestar especial atención al estado de los frenos, ya que las **altas temperaturas** a las que se exponen las pastillas pueden dar lugar



# PREMIUM MEDIADORES S.L.

Correduría de Seguros



**Espabrok**  
GENERAMOS CONFIANZA



Koldo Mitxelena 9 Bajo • 01008 Vitoria-Gasteiz • 945 130 560 • 699 300 267

[www.premiummediadores.com](http://www.premiummediadores.com) • [premium@premiummediadores.com](mailto:premium@premiummediadores.com)



# PROCESO DE INVESTIGACION DE UN INCENDIO EN UN VEHICULO: EL FUEGO

## NATURALEZA Y SU COMPORTAMIENTO

Según la naturaleza del fuego se pueden encontrar varias modalidades:-

**COMBUSTION:** Reacción exotérmica en cadena con la presencia de un combustible que puede estar en estado sólido, líquido o gaseoso. Es un proceso asociado a una reacción de oxidación de un combustible en presencia de oxígeno atmosférico

**COMBUSTION CON LLAMAS:** Las llamas se generan en aquellas combustiones en la que los combustibles y oxidantes se presentan en forma de gas. No observaremos llama si el combustible no se encuentra en estado gaseoso (vapor del combustible)

**COMBUSTION EN INCANDESCENCIA:** Se produce en la superficie de un sólido en reacción con el oxidante en estado gaseoso. El calor del sólido se encuentra relacionado con la temperatura alcanzada en superficie

## ELEMENTOS DE LA COMBUSTION

Son varios los elementos que forman parte de la combustión: Combustible, Oxidante ( $O_2$  del aire), Energía de activación y la reacción en cadena.

## CALOR PRODUCIDO DURANTE UN PROCESO DE COMBUSTION

Los daños provocados durante un incendio se deben al calor generado durante un proceso de combustión, bien dado por un sistema de conducción, convección o radiación.

## TRANSFERENCIA DEL CALOR

Hay varias modalidades de transferencia del calor:

**-POR CONDUCCION:** La transferencia se produce entre materia (principalmente materiales sólidos) por contacto directo. La cantidad de energía transferida depende de la diferencia de temperatura y la conductividad térmica en el área de contacto

**-POR CONVECCION:** Este tipo de transferencia se produce por una corriente o movimiento de un gas o fluido. Normalmente, durante un incendio se produce un fenómeno de convección natural, donde el aire caliente (y/o gases) se expande y eleva, por lo que la transferencia típica se produce de abajo hacia arriba. Más que el aire, los gases calientes de la propia combustión son especialmente peligrosos por sus elevadas temperaturas

**-POR RADIACION:** La transferencia de calor se produce por ondas electromagnéticas emitidas cuando la materia tiene cierta temperatura. Normalmente es el tipo de transferencia más peligroso durante la producción de un incendio. Los materiales metálicos y brillantes reflejan muy bien la energía de radiación-POR LLAMAS: Evidentemente el contacto directo con llama es otra forma de transferencia de calor. Es una combinación microscópica de conducción, convección y radiación. Muy importante forma de propagación.

#### PUNTOS MAS CARACTERISTICOS DE UN COMBUSTIBLE

El punto de inflamación, la temperatura mínima a la que una sustancia comienza a emitir vapores que pueden inflamarse en presencia de una fuente externa de fuego y el punto de auto-ignición, la temperatura mínima a la que un combustible se inflamara sin la presencia de una fuente de ignición externa.

#### LIMITES DE INFLAMABILIDAD

Los líquidos no arden, son sus vapores los que lo hacen. Es necesaria una cierta concentración de vapores de combustible en relación al oxígeno existente.



#### LIMITES SUPERIORES E INFERIORES DE INFLAMABILIDAD

El rango de concentración de Combustible dentro del cual una sustancia es capaz de producir un fuego o explosión en presencia de una fuente de ignición (como una chispa o una llama).

#### MATERIALES COMBUSTIBLES

Podemos destacar los PLASTICOS: Su combustión depende del tipo de plástico. Sus velocidades de propagación pueden ser de hasta 0,6 m/s. Algunos generan humos densos y negros y tienen tendencia a fundir y fluir, dando lugar a incendios secundarios.



Las FIBRAS TEXTILES: Naturales: Celulósicas (algodón) y Proteínicas (lana) y Sintéticas.

Los METALES: Los metales en un vehículo no son combustibles.

#### FUENTES DE IGNICION

Las LLAMAS: Llamas directas en propagación del fuego o Fuego intencionado.

CHISPAS ELECTRICAS Y DE FRICCION: Problemas de lubricación o Fallos eléctricos (cortocircuitos/arcos en contactos).

SUPERFICIES CALIENTES: Sistema de escape-Turbocompresor-Frenos-Fallos de lubricación





**PLAZA SAN MARTÍN DE ABENDAÑO 6 BAJO**

**C.P. 01009 VITORIA-ALAVA**

**TELÉFONO : 945214520**

**WWW.KM90.COM**

**KM90@KM90.COM**



**FOTOCOPIADORAS TAMAÑO DIN-A3  
BLANCO&NEGRO Y COLOR**



**MODALIDAD COSTE POR COPIA, RENTING, .....**



**EQUIPOS MULTIFUNCION AL MEJOR PRECIO**



**IMPRESORAS ALTA VELOCIDAD A BAJO COSTE**



**DEVELOP**

# PROCESO DE INVESTIGACION DE UN INCENDIO EN UN VEHICULO

### INSPECCION DEL ENTORNO

#### ANTE UN FUEGO INTENCIONADO/BUSCAR EVIDENCIAS

Botellas, latas, trozos de vidrio, etc. Herramientas. Daños en las cerraduras. Huellas de neumáticos no correspondientes al vehículo incendiado.

#### INSPECCION DEL ENTORNO/MARCAS DE PROPAGACION DESDE FUERA O HACIA EL VEHICULO

Desde el exterior las marcas siguen normalmente un sentido ascendente, especialmente en los laterales.

Desde el vehículo hacia el exterior: patrón de propagación en V (cono/círculo), con el vehículo en el centro.

El aporte calorífico de los elementos presentes deben tenerse siempre en cuenta.

### INSPECCION DEL VEHICULO

**Recogida de información previa:** Fecha y hora del inicio del incendio-Informes policiales y de los bomberos-Manifestaciones de conductores, ocupantes y posibles testigos-Fotografías y videos-VIN-Información técnica del vehículo

**Antes de la inspección** tomar fotografías del vehículo.

**Durante la inspección:** Es muy importante tomar fotografías de detalle antes de desmontar o cambiar nada- Si es posible, intentar tener un vehículo similar para conocer la disposición de los distintos componentes-Desmontar y guardar evidencias si es necesario.

**Algunas comprobaciones generales:** Nivel líquido de vehículo- ¿Estaba en condiciones de marcha?-¿Están presentes la baterías y conexiones eléctricas?-¿Cuál fue la duración del incendio?-¿Posible uso de acelerantes?

**Marcas externas del fuego (oxidación en paneles externos).** Determinarán el área de origen y la forma de propagación del fuego: Estado de la pintura- Marcas de oxidación en paneles, chasis y elementos de acero en general- Deformaciones en paneles de acero.

Si el vehículo está totalmente destruido: Los antecedentes sobre la forma de producirse será muy importante en este caso- Incluso en estos casos, es posible muchas veces determinar el patrón de propagación- El compartimento motor debe ser siempre el primer área en ser inspeccionada (improbable área de inicio si no está severamente afectado)

Daños severos parciales o claramente localizados en un área: Entorno o fuego externo- Habitáculo de pasajeros- Compartimento motor



**Incendios localizados:** Cristales de ventanillas: La carbonilla tiende a depositarse sobre superficies frías- Si la ventanilla estaba cerrada, se encontrarán depósitos de carbonilla en una cara de los trozos del cristal- La presencia de carbonilla en las caras interiores de los cristales evidencia que la ventanilla rompió antes del incendio

Una vez determinada el área identificar el punto.

**Habitáculo de pasajeros:** Normalmente presenta simetría con respecto al comportamiento del fuego- Las áreas más dañadas se presentaran en las zonas más próximas al punto de origen- Trozos de cristales deben ser inspeccionados (tal y como se ha visto)- Inspeccionar lamelunas y posición del elevallunas- Verificar la llave de arranque- Identificar elementos ajenos- Cuando se sospecha intencionalidad, utilizar análisis laboratorio sobre superficie/materiales porosos- Análisis de capas de restos

**Compartimento del motor:** Lo más importante, patrón de propagación para localizarlo: Identificar áreas con presencia de restos de grasas/aceites- Analizar la severidad y la forma en que los diferentes componentes se han visto afectados- Estado de los elementos de goma y plástico- Instalación eléctrica



Verificaciones adicionales: Uniones atornilladas- Instalación eléctrica- Posición del capo- Varilla y tapón del aceite

**Maleteros:** Es poco frecuente encontrar un incendio iniciado en esta zona pero: Analizar la presencia de elementos externos que pudieran causar un incendio- Instalación eléctrica

Cuando se ha determinado el punto de origen. Identificar la fuente de ignición y la causa.

Recuerda que todo fuego necesita una fuente de activación: Verificar qué elementos en la zona del punto de origen pueden dar lugar al inicio de un fuego- Sistema escape/ sobrecalentamiento eléctrico/chispas/fricción.

Identificado el proceso, determina la causa: Fugas de combustibles- Anomalías eléctricas- Problemas de lubricación o un fuego externo



**INTEGRA SOLUCIONES EMPRESARIALES** somos una organización cuya finalidad es **MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA** de las organizaciones empresariales y de sus personas, a través de ayudarles a **MEJORAR SU COMPETITIVIDAD**.

Realizamos servicios de **Consultoría y Formación** para mejorar en todos los aspectos de la **GESTIÓN AVANZADA**.

**Nuestra experiencia y homologaciones nos avalan**  
**avanzamos juntos**



[www.integrasoluciones.es](http://www.integrasoluciones.es)





INGENIERÍA Y CONSULTORÍA  
**PATXI CONDE**

FCO. JAVIER CONDE PÉREZ

**PUESTA EN MARCHA DE TALLERES DE VEHÍCULOS**

PROYECTOS DE ACTIVIDAD

PROYECTOS DE OBRAS

PROYECTOS DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS

PROYECTOS DE INSTALACIÓN ELECTRICA EN BAJA TENSIÓN

DIRECCIONES DE OBRA CORRESPONDIENTES

REGISTRO INDUSTRIAL (RI)

REGISTRO DE TALLER DE VEHÍCULOS (RTA)

DOCUMENTACIÓN GESTIÓN DE RESIDUOS DE AUTOMOCIÓN

TRAMITACIONES Y GESTIONES COMPLETAS "LLAVE EN MANO"



**CALLE BEKOLASA 2 :: 01194 LASARTE (ARABA)**



**607 144 790**



**ingenieriapatxiconde@outlook.com**

# LAS CARROCERIAS VASCAS RECLAMAN QUE LAS ASEGURADORAS ACTUALICEN UN DESFASADO PRECIO/HORA

Las asociaciones vascas de automoción han realizado un estudio para conocer de primera mano el impacto del precio de mano de obra en los talleres de carrocería vascos. El estudio ha sido efectuado por ADEADA (Asociación de empresarios de automoción de Álava), BAT (Talleres de Automoción de Vizcaya) y AEGA (Asociación de empresarios de automoción de Guipúzcoa) y se centra en la relación existente entre talleres y Compañías aseguradoras.

Según los datos extraídos de dicho estudio se concluye que la totalidad de los encuestados considera la defensa del precio de la mano de obra pagado por las aseguradoras como clave para sus negocios. En este sentido, existe en el sector una gran preocupación por la actual situación de tensión con las aseguradoras.

El 75% de los participantes en el estudio considera insuficientes las medidas adoptadas por su negocio frente a las aseguradoras y un 66% manifiesta la necesidad de formación sobre protocolos administrativos y legales a la hora de realizar reclamaciones a las aseguradoras.

Asimismo, la muestra recoge un estudio de las medias pagadas a los talleres de chapa y pintura del País Vasco por parte de las 16 principales aseguradoras a nivel nacional. Según las conclusiones de dicho estudio Mapfre y Mutua Madrileña son las dos aseguradoras que más preocupan a un 48% de los encuestados, dada la amplia cuota de mercado que ambas tienen.

De igual manera, el estudio concluye que la media pagada por las aseguradoras es de 44,59€, y el 84% manifiesta que con los baremos aplicados por las Compañías aseguradoras no se cubren los costes de los trabajos realizados por los talleres. Por este motivo, el 92% reclama la creación de un Baremo independiente para determinar los precios que pagan las aseguradoras. Con todos estos datos se pone de relieve de manera notable la importancia del precio/hora pagado por las aseguradoras en la viabilidad de los negocios de chapa y pintura.

Las Asociaciones vascas consideran preocupante los datos reflejados por el estudio, ya que actualmente muchos talleres no cubren sus costes en su relación con las aseguradoras. Este escenario se ve agravado por el encarecimiento de la mano de obra en dichos talleres motivado en parte por la escasez de trabajadores. De igual manera, los talleres han visto incrementados sus gastos en materias primas durante el último año entre un 10-15%, y se prevé un nuevo incremento del 5-6,5% para el primer trimestre del 2023.



Por otro lado, la actual situación de inflación, 5,7% en 2022 y 11,7% en los tres últimos años, afecta a todas las áreas del negocio y en muchos casos no es tenida en cuenta en su justa medida por las aseguradoras y no se ve reflejada en las actualizaciones del precio/hora pagado por las aseguradoras.

Esta situación se ve agravada por una serie de costes que son asumidos por el taller como pueden ser el coche de sustitución, la videoperitación o el lavado del vehículo. Todas ellas son partidas de gasto en las que incurrir los talleres y que en múltiples ocasiones no son repercutidas en su precio de coste por hora.

Por último, las Asociaciones Vascas de automoción reclaman que las Compañías de Seguros actualicen los precios pagados a los talleres y así corregir el desfase que existe en relación a los costes actuales que están asumiendo las carrocerías vascas. De esto último, depende la viabilidad de muchos talleres que ven comprometida su supervivencia a medio plazo y que afecta de forma obligada al relevo generacional del sector.





LEGEZ KANPOKO TAILERRETAN AZTERKETAK EDO ETA KONPONKETAK  
EGITEAK ARRISKUAN JARTZEN DU ZURE IBILGAILUAREN  
MANTENTZE EGOKIA ETA ZURE SEGURTASUNA.



LAGUNTZAILEA:

araba  álava  
foru aldundia diputación foral



## PIRATA-TAILERRETAN

- 1 KONPONKETAK EZ DAUDE BERMATUTA
- 2 KONPONKETAN ERABILITAKO MATERIALAK EDO ORDEZKO PIEZAK EZ DAUDE BERMATUTA
- 3 ERABILITAKO MATERIALEN KALITATEA ZALANTZAZKOA IZAN DAITEKE
- 4 EZ DUTE EGINDAKO LANEN FAKTURARIK EGITEN
- 5 BALITEKE TAILER HORIETAKO LANGILEAK KUALIFIKAZIORIK EZ IZATEA
- 6 ISTRIPU-ARRISKUAK GORA EGITEN DU (IRUZURREZKO KONPONKETAK)

KONPONDU ZURE IBILGAILUA LEGEZKO TAILERRETAN  
GU GARA ZURE BERMEA





# GRI Recycling S.L.

GESTIÓN DE RESIDUOS INDUSTRIALES

Email: [grirecyclingsl@gmail.com](mailto:grirecyclingsl@gmail.com)

TLF 688 676 146

VITORIA-GASTEIZ





# DÍA DE LA AUTOMOCIÓN DE ÁLAVA 2023

## RELACIÓN DE COLABORADORES

EXCMA. DIPUTACIÓN FORAL DE ÁLAVA

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE VITORIA-GASTEIZ

CAJA RURAL DE NAVARRA

AUTO INDUSTRIAL BASCONIA

GESTALLE-GEROA

GRUPO GISMA

KM90 PRINTER SOLUTIONS

PATXI CONDE INGENIERIA

PREMIUM MEDIADORES

INTEGRA SOLUCIONES EMPRESARIALES

GRI RECYCLING

URBASER - SERTEGO

QUALITY

MILLARTO

BK CONSULTING





**ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS  
DE AUTOMOCIÓN DE ÁLAVA**

**ARABAKO AUTOMOZIO  
EMPRESARIEN ELKARTEA**

**ADEADA** no nació para asociar,  
nació para durar



**ADEADA**

MÚSICO MARIANO SAN MIGUEL 1 BAJO 01003 VITORIA GASTEIZ

945 25 33 88

e-mail: [adeada@adeada.com](mailto:adeada@adeada.com)

[www.adeada.com](http://www.adeada.com)



# ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE AUTOMOCIÓN DE ÁLAVA

## ARABAKO AUTOMOZIO EMPRESARIEN ELKARTEA

Desde 1980, ADEADA ofrece a sus asociados:

- Trámites apertura, cierre y traspaso empresas
- Amplio catálogo de formación y reciclaje
- Defensa del sector
- Cursos técnicos
- Gestión para cobro de facturas impagadas
- Asesoramiento ante posibles reclamaciones
- Bolsa de empleo
- Lucha contra talleres ilegales
- Programas de taller y páginas web
- Trámites ante instituciones
- Contactos con asociaciones a nivel nacional
- Ofertas en medios de comunicación
- Seguros colectivos y privados
- Miembro del tribunal de arbitraje
- Asesoría jurídica, laboral, fiscal y legislativa
- Charlas y jornadas formativas
- Circulares informativas semanales
- Cesión de aulas para uso de los asociados
- Tramitación de vehículos abandonados
- Registro de patentes
- Alquiler de vehículos
- Certificación de calidad y ahorro energético
- Estudios de empresa y protección de datos
- Ingeniería en gestión industrial
- Mutuas de accidentes
- Peritaciones alternativas
- Prevención de riesgos laborales
- Asesoramiento en marketing y publicidad
- Recuperación suelos contaminados
- Asesoramiento en compra-venta de vehículos