

**LA ADAPTACIÓN A LA DIRECTIVA SOBRE VFU ES CLAVE PARA EL SECTOR DE ESTAMPACIÓN**

# Galol adelanta el futuro del reciclaje de tratamientos de superficie

**La eliminación del cromo hexavalente de los compuestos químicos utilizados para el recubrimiento de superficies, exigida por la directiva europea sobre Vehículos Fuera de Uso (VFU), constituyó el tema central de una jornada temática organizada el pasado 6 de septiembre por Galol, compañía especializada en la aplicación de este tipo de tratamientos. El evento, titulado "Cumplimentación de la Directiva 2000/53 de los VFU en lo concerniente a recubrimientos de superficies", tuvo lugar en la sede central de Galol, situada en la localidad valenciana de Ollería.**

Las exigencias normativas en el apartado medioambiental constituyen actualmente uno de los parámetros fundamentales en

la evolución de la industria de automoción, y el reciclaje es una faceta decisiva en este sentido. Las cada vez más estrictas normas implantadas en

la Unión Europea hacen necesario un continuo trabajo de investigación y desarrollo para lograr materiales menos contaminantes y más reutili-

zables, por lo que las compañías del sector deben añadir un componente tecnológico muy relevante a su actividad productiva.





La jornada sirvió para la puesta en común de soluciones alternativas a las formulaciones con cromo hexavalente.

Por este motivo, Galol reunió en sus instalaciones a representantes de todos los sectores implicados en los procesos de recubrimiento superficial. La jornada, que supuso la continuación de la celebrada hace un año sobre la misma cuestión, sirvió para la puesta en común de soluciones alternativas a las formulaciones con cromo hexavalente, cada vez más restringidas por la legislación y los propios criterios de los fabricantes.

El encargado de abrir el encuentro fue Vicente Mompó, director general de la firma levantina, quien analizó la situación planteada por la normativa comunitaria para las diferentes empresas implicadas en los procesos de recu-

brimiento. En opinión de Mompó, *"o atajamos los problemas existentes o serán cada día más acuciantes, ya que la concienciación social en este tema es una realidad que afecta a todos los sectores, la Administración y las asociaciones"*.

La directiva 2000/53 fue firmada en septiembre de 2001 y, en un primer momento, establecía la obligatoriedad de reducir a dos gramos la presencia de cromo hexavalente en cada vehículo desde 2004. Sin embargo, el pasado mes de junio se aprobó una modificación que retrasa la fecha de entrada en vigor de las restricciones hasta 2007, aunque obliga a eliminar completamente el cromo hexavalente de los automóviles a partir de esa fecha. En concreto, el texto especifica que, salvo algunas excepciones, *"los estados miembros velarán por que los materiales y componentes de los vehículos que salgan al mercado después del 1 de julio de 2003 no contengan plomo, mercurio, cadmio ni cromo hexavalente"*.

En la actualidad, el 40% de los vehículos que componen el parque automovilístico español tiene más de diez



El encargado de abrir el encuentro fue Vicente Mompó, director general de la firma levantina, quien analizó la situación planteada por la normativa comunitaria.

**Las cada vez más estrictas normas implantadas en la Unión Europea hacen necesario un continuo trabajo de investigación y desarrollo para lograr materiales menos contaminantes y más reutilizables**



Galol reunió en sus instalaciones a representantes de todos los sectores implicados en los procesos de recubrimiento superficial.



Eduard Rybka, director de Área de Magni Europe, mostró también los últimos avances en este campo de su compañía, productora y aplicadora de anticorrosivos para componentes.

años de antigüedad, por lo que una gestión adecuada del final de su vida útil resulta prioritaria. Tal y como explicó Mompó, las multinacionales constructoras de automóviles han apostado por estos criterios con un doble fin. En primer lugar, resulta beneficioso desde el punto de vista del marketing y la imagen que se transmite al público, pero, por otro lado, las empresas se han dado

cuenta de que resulta más costosa la descontaminación que la adopción de medidas previas para reducir el impacto medioambiental del vehículo.

Ante estas necesidades, cada vez más importantes en el sector de automoción, el proceso de trabajo de Galol se ubica entre los fabricantes de componentes que desean recubrir y los proveedores de productos químicos de tratamien-

## UNA DIRECTIVA PARA UNA NECESIDAD SOCIAL

La directiva 2000/53 ha supuesto un importante paso adelante de la Comisión Europea en la consolidación de un desarrollo industrial sostenible. No en vano, los vehículos al final de su vida útil producen en el territorio comunitario entre ocho y nueve millones de toneladas de residuos cada año, que deben gestionarse de forma adecuada. Según indica el propio texto, la norma "establece medidas destinadas, con carácter prioritario, a la prevención de los residuos procedentes de vehículos y, adicionalmente, a la reutilización, reciclado y otras formas de valorización de los vehículos al final de su vida útil y sus componentes, para así reducir la eliminación de residuos y mejorar la eficacia en la protección medioambiental de todos los agentes económicos que intervengan en el ciclo de vida de los vehículos y, más concretamente, de aquellos que intervengan directamente en el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil".

Aprobada en septiembre de 2000, la norma estipula la obligatoriedad de que, a partir del 1 de enero de 2005, sea posible reutilizar y valorizar el 85% del peso del vehículo, mientras que, desde el 1 de enero de 2015, este porcentaje deberá ser del 95%. Uno de sus aspectos más novedosos y con mayores implicaciones consiste en que los fabricantes de los vehículos deberán ser quienes asuman los costes derivados del reciclaje de los mismos.



El encuentro contó con representantes de varias compañías dedicadas a la fabricación de productos de recubrimiento, como Jean-Michel Boulesteix, apoderado de la firma francesa Dacral.

to superficial. Así, el objetivo de la firma consiste en extender la aplicación a un abanico lo más amplio posible de recubrimientos, en lugar de centrarse en una solución concreta. La aplicación de soluciones de zinc laminar, así como de otras basadas en el cromo trivalente, más adecuado que el hexavalente desde el punto de vista del reciclado, constituye su principal actividad.

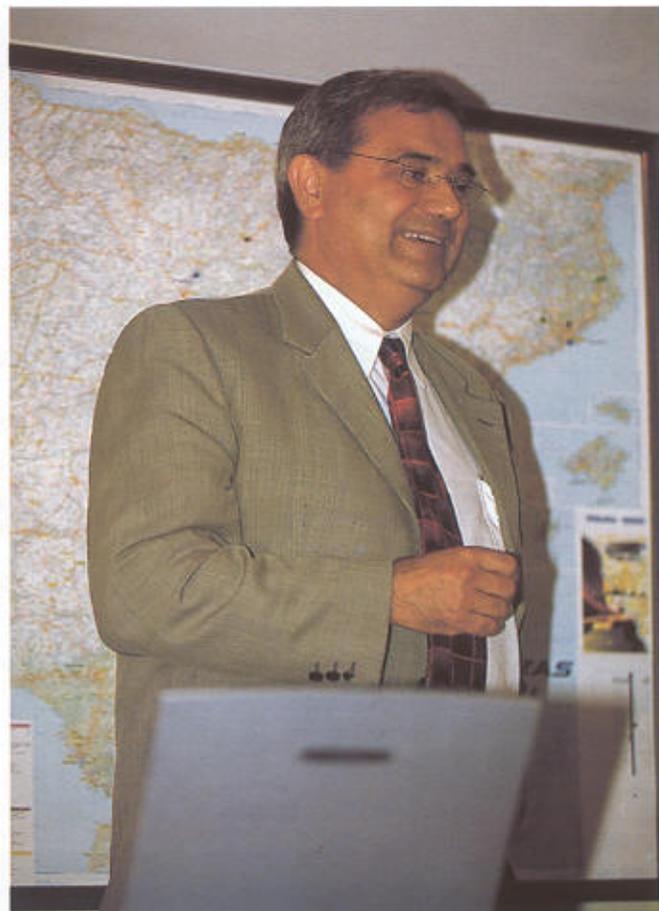
#### EXIGENCIAS DE LOS CONSTRUCTORES

Eric Galdámez, director de Calidad de Galol, explicó los requerimientos de los distintos constructores en lo que se refiere a los tratamientos superficiales, que afectan a cuestiones como la resistencia a la corrosión, la compatibilidad o el coeficiente de rozamiento. En concreto, pormenorizó los criterios seguidos por firmas como Renault, DaimlerChrysler, Ford, General Motors, Jaguar y megaproveedores como Delphi. En la mayoría de los

casos, las propias multinacionales exigen a sus formuladores la reducción de las proporciones de cromo en sus productos. Es el caso de General Motors, que se ha propuesto eliminar completamente la presencia de cromo hexavalente en sus automóviles a partir de 2004.

Asimismo, representantes de varias compañías dedicadas a la fabricación de productos de recubrimiento no electrolíticos mostraron su gama de soluciones libres de cromo hexavalente, en su mayoría basadas en aleaciones de zinc. En concreto, Jean-

**El objetivo de Galol consiste en extender la aplicación a un abanico lo más amplio posible de recubrimientos, en lugar de centrarse en una solución concreta**



En representación de la industria española, Jaume Amigó, director técnico y de I+D de Sidasa, ofreció también una muestra de los productos de la compañía catalana.



Eric Galdámez, director de Calidad de Galol, explicó los requerimientos de los distintos constructores en lo que se refiere a los tratamientos superficiales.



Klaus Kurz, director de Gestión de Productos de la empresa alemana Dörken, explicó que dicha firma trabaja desde hace 20 años con productos libres de cromo hexavalente.



Las empresas se han dado cuenta de que resulta más costosa la descontaminación que la adopción de medidas previas para reducir el impacto medioambiental del vehículo.

Michel Boulesteix, apoderado de la firma francesa Dacral, explicó las prestaciones de sus productos anticorrosión, entre los que destaca el denominado Geomet 321 Plus, compuesto de zinc, aluminio y una matriz mineral.

Por su parte, Klaus Kurz, director de Gestión de Productos de la empresa alemana Dörken, explicó que dicha firma trabaja desde hace 20 años con productos libres de cromo hexavalente, mientras que sólo dos o tres de sus soluciones incluyen cromo trivalente en su formulación.

Eduard Rybka, director de Área de Magni Europe, mostró también los últimos avan-

ces en este campo de su compañía, productora y aplicadora de anticorrosivos para componentes como sistemas de freno, tubos y depósitos de combustible, tubería de freno o sistemas de fijación. Una parte importante de estas formulaciones contienen menos del 1% de cromo hexavalente o, en algunos casos, están completamente exentas de este material.

En representación de la industria española, Jaime Amigó, director técnico y de I+D de Sidasa, ofreció también una muestra de los productos de la compañía catalana. Entre ellos, las principales alternativas a las for-

## **El pasado mes de junio se aprobó una modificación en la directiva que obliga a eliminar completamente el cromo hexavalente de los automóviles a partir de 2007**

mulaciones con cromo hexavalente son los llamados Uniseal (que incorpora cromo trivalente como sustituto), Zintek o Tri-Coat (completamente libre de cromo). Durante su intervención, Amigó remarcó la necesidad de contar con una gama de productos variada y adaptable a los requerimientos de numerosos clientes, así como a las exigencias legislativas. Esta situación constituye uno de los retos fundamentales de la industria de los tratamientos superficiales, ya que, según explicó el responsable de Sidasa, *“las situaciones son distintas dependiendo de cada fabricante, ya que unos se encuentran en unas fases y otros en otras”*.

Por último, el encuentro se cerró con la celebración de un coloquio por parte de los ponentes y asistentes, entre los que se encontraban responsables de constructores como Ford, Opel, el Grupo PSA, Renault y Seat, además de proveedores como Robert Bosch o Kamax Tusa. Durante el mismo, los expertos presentes pudieron plantear y poner en común sus dificultades y avances en los procesos de adaptación a la directiva 2000/53, así como las mejores soluciones para responder a las exigencias de los constructores.