



Dossier de Prensa

(Del 12 de Julio de 2010 al 30 de Septiembre de 2010)



SIGRAUTO

NOTICIAS

15 de Julio de 2010

- Autoprofesional.com: Los talleres de reparación sólo recogerán las baterías usadas que hayan desinstalado.

16 de Julio 2010

- Diario 20 Minutos.es: Gobierno murciano crea una nueva plataforma telemática para gestión de certificados de baja de vehículos fuera de uso.

17 de Julio de 2010

- La Voz de Galicia.es: A Estrada se acoge a un convenio para la recogida de vehículos abandonados, para desguace.

18 de Julio de 2010

- Que.es: Tráfico empieza a gestionar el desguace de coches abandonados en garajes de Zaragoza.

24 de Julio de 2010

- ADN.es: Productores de pilas y acumuladores obligados a hacerse cargo de su recogida

26 de Julio de 2010

- La Opinión de Murcia.es: Tráfico permite rescatar del desguace vehículos dados de baja con ayudas del Gobierno.

11 de Agosto de 2010

- SUR.es: Pilotos, retrovisores y ruedas, los artículos más buscados.
- La Opinión de La Coruña.es: El Ayuntamiento exige la retirada de 17 vehículos del depósito municipal

14 de Agosto de 2010

- El Mundo: El reciclaje de automóviles, un nuevo sector que ha generado 35.000 empleos.

18 de Agosto de 2010

- Hoy.es: Más de 70 coches irán al desguace si no se reclaman en 15 días

29 de Agosto de 2010

- Diario Crítico de Comunidad Valenciana: Medio Ambiente autoriza más de 90 centros para tratar los residuos de vehículos

1 de Septiembre de 2010

- Autoprofesional.com: El Gobierno respalda la gestión que hace el sector de las baterías usadas.

7 de Septiembre de 2010

- Autoprofesional.com: Valoración positiva del nuevo Real Decreto sobre baterías usadas

10 de Septiembre de 2010

- El Confidencia.es: No habrá ayudas a la compra

12 de Septiembre de 2010

- El Periódico Mediterráneo.es: Más de 250 vehículos 'entran' en los desguaces provinciales cada semana

21 de Septiembre de 2010

- Autoprofesional.com: SIGRAUTO reitera su plan para gestionar todos los residuos generados en el taller.

23 de Septiembre de 2010

- Autoprofesional.com: La red de desguaces de SIGRAUTO transforma en recambios usados unos 800 mil vehículos al año.

25 de Septiembre de 2010

- Consumer.es: "En España se dan de baja un millón de vehículos al año y todos se tratan de forma medioambiental correcta".

Cetraa convence al resto de patronales firmantes del Acuerdo Voluntario

Los talleres de reparación sólo recogerán las baterías usadas que hayan desinstalado

Los reparadores no tendrán obligación de hacerse cargo de las baterías usadas que no hayan sido reemplazadas en sus instalaciones. El logro es de la Confederación Española de Talleres (Cetraa), aunque su iniciativa ha sido secundada por la Federación Española de Empresarios Profesionales de Automoción (Conepa) en el marco de las negociaciones mantenidas con diferentes patronales del sector (Anfac, Ganvam, Faconauto, Ancera, Uniplom, Aedra y Fer) para suscribir conjuntamente un Acuerdo Voluntario para la Recogida Selectiva de Baterías Usadas.

El borrador de Acuerdo que ya han estado valorando distintas Comunidades Autónomas establecía que los talleres de reparación serían considerados "puntos de recogida selectiva" de las baterías usadas. Con esa redacción, Cetraa entendía que se abría la puerta a que los particulares que cambian las baterías por sus propios medios se acercaran a los talleres a entregar las usadas. Por eso, ha defendido que el Acuerdo Voluntario excluya a las empresas de reparación de ser punto de recogida de las baterías que no hayan desinstalado.



En el camino, la petición de Cetraa se ha encontrado con el apoyo de Conepa y con alguna que otra resistencia por parte de asociaciones como la patronal de los importadores de vehículos, Aniacam, y en menor medida de la de componentes, Sernauto. Finalmente, la Confederación Española de Talleres confirma que "el grupo de asociaciones empresariales que están proyectando el acuerdo de recogida individual de baterías, (Anfac, Aniacam, Sernauto, y Uniplom, entre otras) ha aceptado nuestra condición de establecer que los talleres sólo han de ser considerados puntos de recogida selectiva de las baterías que hayan desinstalado, ya que no son distribuidores de estos productos para tener que aceptar otras baterías usadas, salvo que libremente así lo acepten".

Cetraa ha conseguido que los talleres sólo estén obligados a recoger las baterías que ellos cambian y no las de los particulares que realizan la operación por sus propios medios.

Gobierno murciano crea una nueva plataforma telemática para gestión de certificados de baja de vehículos fuera de uso

El director general de Planificación, Evaluación y Control Ambiental, Francisco Espejo, presentó el pasado jueves la nueva plataforma telemática para la gestión de certificados de baja de vehículos fuera de uso.

El director general de Planificación, Evaluación y Control Ambiental, Francisco Espejo, presentó el pasado jueves la nueva plataforma telemática para la gestión de certificados de baja de vehículos fuera de uso.

Se trata, según fuentes de la Comunidad, de una iniciativa de la Consejería de Agricultura y Agua que da respuesta a las peticiones del sector de los desguaces integrado en la Federación Regional de Empresarios del Metal (Fremm).

Al respecto, Espejo ha señalado que "la inexistencia de una normalización en los impresos para la tramitación de las bajas de vehículos de cara a su tratamiento en centros autorizados planteaba, entre otros problemas, la falta de amparo de la Administración hacia las instalaciones autorizadas y el funcionamiento sin obstáculos de empresas no legalizadas".

De manera que la solución a este problema ha venido de la mano de las nuevas tecnologías que, según Espejo, "permiten mayor fluidez y versatilidad, ahorro de tiempo y transparencia".

A través de este nuevo portal, los Centros Autorizados de Tratamiento de Vehículos Fuera de Uso pueden tramitar de forma telemática las bajas de los vehículos que han agotado su vida útil, así como la expedición de la certificación que garantiza que dicho vehículo ha sido descontaminado y gestionado de forma adecuada.

Esta iniciativa se enmarca en el objetivo planteado por la Dirección General de "mejorar la comunicación con las empresas y los ciudadanos mediante soluciones telemáticas, que ayuden a simplificar los trámites administrativos", ha indicado.

En este sentido, ha adelantado que en breve entrarán en servicio otras aplicaciones capaces de gestionar bolsas de subproductos, una vieja reivindicación del sector empresarial; o los traslados de residuos peligrosos; así como la tramitación administrativa de expedientes de Autorización Ambiental Única.

17 de Julio de 2010: La Voz de Galicia.es

A Estrada se acoge a un convenio para la recogida de vehículos abandonados, para desguace

La Diputación ofrece un servicio para municipios con menos de 50.000 vecinos

El gobierno estradense analizará el próximo lunes una propuesta para que el Concello pueda adherirse en breve a un convenio que ofrece la Diputación provincial orientado a la recogida o retirada de vehículos que están abandonados, en zonas urbanas o aldeas.

La junta de gobierno local adoptará una decisión a la vista de las condiciones que ofrece el ente provincial. El hecho de ser planteada la propuesta ya presupone que el equipo de Dono desea adherirse al convenio. Se trata de un servicio concertado de recogida de automóviles abandonados, para su posterior tratamiento de descontaminación de los espacios públicos o de desguace, que la Diputación provincial puso en marcha recientemente.

La proliferación en muchos municipios de la provincia de estos vehículos abandonados, con la consiguiente contaminación visual y ambiental que provocan, obligó a la Diputación a actuar, ya que la mayor parte de los ayuntamientos carecen de medios técnicos y de infraestructuras para solucionar el problema. El programa se dirigió a municipios con más de 50.000 habitantes. La empresa adjudicataria se encargará de retirar los vehículos en el menor plazo de tiempo posible, para someterlos al desmontaje y descontaminación previstos por la ley.

Las competencias de los concellos sobre gestión de los vehículos al final de su vida útil se limita a la entrega de los mismos a un centro de tratamiento autorizado. Pero el alto coste de estas actuaciones obliga a la Diputación a intervenir.

Para que un vehículo sea considerado en estado de abandono, debe permanecer estacionado durante más de un mes en el mismo lugar, presentando desperfectos que hagan imposible el desplazamiento por sus propios medios, y con un propietario desconocido o que no quiera hacerse cargo del vehículo.

Tráfico empieza a gestionar el desguace de coches abandonados en garajes de Zaragoza

En Zaragoza se encuentran abandonados en los garajes mecánicos alrededor de 200 automóviles. Con la nueva Ley de Seguridad Vial pueden deshacerse de ellos tras dos meses en su local.

Será a partir de esta semana. La Jefatura de Tráfico, en colaboración con Atarvez, la asociación provincial de talleres, comenzará a tramitar el traslado al desguace de los vehículos abandonados en los garajes de reparación. La primera tanda será de diez coches. La nueva Ley de Seguridad Vial, que entró en vigor el 25 de mayo, permite a estos establecimientos enviar a un Centro de Tratamiento de Vehículos, con la autorización de la



Administración, aquellos automóviles que lleven en su local al menos dos meses. En Zaragoza, según Atarvez, hay en esta situación alrededor de 200, una cifra muy inferior en comparación con los 2.000 que anunció la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (Ganvam). En muchos casos, se trata de siniestros en los que las dos partes no se ponen de acuerdo sobre quién debe pagar el arreglo.

EL DUEÑO DEBE SER AVISADO DOS VECES

Antes de que el coche vaya a parar al desguace, el propietario del vehículo debe ser avisado al menos dos veces. Primero, el taller en el que está depositado debe avisar al cliente de que lleva dos meses. Después, Tráfico también se pone en contacto para dar un mes de plazo para retirar el automóvil.

"Muchas veces hacemos reparaciones que luego nadie viene a pagarnos"

"El principal problema con los coches abandonados son las reparaciones que no hemos cobrado y el espacio que nos ocupan en los talleres", destaca Fernando Antoñanzas, el presidente de Atarvez. Con la nueva ley, el dirigente más que recuperar dinero espera "deshacernos de algo que no nos sirve de nada". "Antes de llevarlo al desguace, podemos recuperar las piezas nuevas que le habíamos colocado, pero muchas veces ya no nos sirven", comenta.

Productores de pilas y acumuladores obligados a hacerse cargo de su recogida

El Consejo de Ministros ha aprobado hoy un Real Decreto sobre pilas, acumuladores y baterías y la gestión ambiental de sus residuos que modifica el anterior de 2008 y obliga a los productores a hacerse cargo de su recogida, una vez utilizados.

La modificación se ha introducido a propuesta de los ministros de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino; de Industria, Turismo y Comercio, y de Sanidad y Política Social.

El Real Decreto modificado recoge que "todo productor estará obligado a hacerse cargo de la recogida y gestión de la misma cantidad y tipo de pilas, acumuladores y baterías usados que haya puesto en el mercado para su venta al usuario final en territorio español, cualquiera que haya sido la modalidad de venta, ya sea directa, electrónica, por correo o automática".

A estos efectos se considerarán, al menos, las pilas de botón y estándar, los acumuladores portátiles y las pilas, acumuladores y baterías de automoción, así como las industriales y otros tipos.

El texto añade que los productores de pilas o acumuladores portátiles que, una vez usados, den lugar a residuos que tengan la consideración jurídica de peligrosos, deberán garantizar el cumplimiento de las obligaciones.

Este se hará mediante su puesta en el mercado a través de un sistema de depósito, devolución y retorno, mediante un sistema integrado de gestión, cuya entidad gestora asegure la consecución de los objetivos ecológicos y demás obligaciones previstos en la norma, o a través de un sistema público de gestión.

La modificación también establece que en el caso de que los productores opten por la creación de sistemas integrados de gestión para asumir esta obligación, deberán asegurar su financiación mediante la aportación de una cantidad por cada pila, acumulador o batería que pongan por primera vez en el mercado y tengan la obligación de recoger y gestionar.

En ella se impone a los Estados miembros la obligación de adoptar las medidas necesarias para garantizar que las pilas y acumuladores que no cumplan con los requisitos contenidos en la misma no sean puestos en el mercado o se retiren del mismo.

26 de Julio de 2010: La Opinión de Murcia.es

Rehabilitación de vehículos

Tráfico permite rescatar del desguace vehículos dados de baja con ayudas del Gobierno

El decreto sólo afecta a los coches retirados antes del año 2004 a través del Programa Prever. Los titulares podrán rehabilitar los vehículos y solicitar su alta en Tráfico sin que se les exija que devuelvan las subvenciones que recibieron en su día para renovar el parque automovilístico.

Rehabilitar un vehículo dado de baja con ayudas del programa Prever, que concedía hasta 2008 el Gobierno para estimular la renovación del parque automovilístico español, ya es posible sin tener por ello que devolver dichas subvenciones. El ministerio del Interior ha dirigido una circular a las direcciones generales de Tráfico de cada comunidad instándoles a admitir la rehabilitación de estos vehículos, siempre que fueran dados de baja con anterioridad al 13 de febrero de 2004, fecha en la que entró en vigor una orden ministerial que obliga a destruir todos los automóviles que sean dados de baja de forma definitiva.



Los desguaces acumulan cientos de vehículos retirados de la circulación en los que aún es posible recuperar alguno. GLORIA NICOLÁS

En concreto, la orden ministerial establece que la anotación de la baja definitiva del coche en el Registro de Vehículos está ligada a la destrucción material del mismo. Por tanto, «no procede la rehabilitación de vehículos en cuyo historial conste esta anotación con posterioridad a la fecha señalada».

Esta orden se dictó para evitar que, como sucedía hasta ese momento, «los vehículos dados de baja permanecieran ´tirados´ en las calles porque sus propietarios no los llevaban a un depósito o desguace, ya que, por entonces, no era obligatorio», según explica el jefe provincial de Tráfico en Murcia, Francisco Jiménez. Ahora, sin embargo, los vehículos deben entregarse a un centro autorizado de tratamiento para su destrucción tras el final de su vida útil.

Para poder ´rescatar´ del desguace vehículos retirados antes de febrero de 2004 y reintegrarlos a la circulación, el propietario debe, además de rehabilitarlo, llevar el automóvil a la ITV, donde comprobarán que cumplen las condiciones técnicas que se exigen para poder circular. Tráfico, por su parte, tramitará el alta del vehículo «sin que se pueda exigir la presentación de ningún documento referente al beneficio fiscal» obtenido por su retirada. Esto es posible porque se entiende que la deuda con la Agencia Tributaria derivada de dichas ayudas ya ha prescrito (el periodo de prescripción es de cuatro años).

El Plan Prever, que fue derogado en 2008, casi once años después de su entrada en vigor en 1997 y después de haberse acogido a este programa más de 3,3 millones de vehículos, permitía a los titulares de un vehículo beneficiarse de una deducción de 480,81 euros en el impuesto sobre Determinados Medios de Transporte, o lo que es lo mismo, sobre la tasa de matriculación. Asimismo, se daba hasta 721 euros a quien cambiase un coche antiguo diesel o gasolina sin catalizador por otro nuevo de gasolina y con catalizador.

En la actualidad, la crisis está llevando a muchos ciudadanos a recuperar sus viejos vehículos o a visitar los depósitos en busca de ´gangas´, aunque otros sólo lo hacen por capricho. Y es que en los depósitos y desguaces se acumulan coches que un día formaron parte de la historia de nuestro país, como los populares Seat 600 y otros que, en su día se retiraron por viejos, y que hoy se consideran reliquias.

Casi 22.000 coches retirados

Los planes de ayudas estatales para incentivar la compra de vehículos han engordado las cifras de bajas de coches. Así, en 2009 se dieron de baja de forma definitiva un total de 21.755 vehículos en la Región. El número total de bajas temporales fue de 20.014. Aquí se incluyen las voluntarias y también las temporales por compraventa.

11 de Agosto de 2010: SUR.es

Pilotos, retrovisores y ruedas, los artículos más buscados

Es sencillo, si uno quiere ahorrarse la mano de obra lo mejor es ponerse manos a la obra y cada vez son más los que se han tomado en serio esta consigna. Sobre todo en verano y ante averías de fácil solución en la que no se precisa acudir a un taller de forma urgente. Motivo por el que los pilotos, las ruedas y los retrovisores son las piezas más buscadas en los desguaces, que además puede salir hasta un 80% más barato que una nueva. Los talleres también lo avisan y es que el negocio de las ruedas de segunda mano vuelve a ponerse de moda, cuando hace unos apenas existía.

Otra decisión de los conductores es la de aguantar el coche lo máximo posible hasta que ya deje de funcionar. Esto se debe también a que la caída del plan E y la subida del IVA ha hecho que las personas se lo piensen dos veces antes de renovar su automóvil, por lo que el parque ha vuelto a envejecer.

Los cambios de líquidos y los filtros es otra de las asignaturas que los conductores también se ven capaces de realizar sin que ello traiga un perjuicio a su coche.

En el caso de averías más graves, la cosa cambia y entonces todo depende del presupuesto y de los años del coche. Aún así, los talleres alertan de que son muchos los que intentan abaratar los precios, regatear y por supuesto ir a los desguaces a buscar las piezas necesarias para el arreglo y ahorrarse el dinero. Si esto no puede ser deciden abandonar el coche, pero sólo si es un caso extremo, pues ahora no está la cosa para invertir en un vehículo nuevo.

11 de Agosto de 2010: La Opinión de La Coruña.es

El Ayuntamiento exige la retirada de 17 vehículos del depósito municipal

Alguno de los vehículos entró en el depósito municipal en julio del año pasado.

El Ayuntamiento requiere la retirada de 17 vehículos que están en estado de abandono en el depósito municipal, alguno de los cuales lleva ya más de un año en las instalaciones públicas. El Concello exige también a sus propietarios que los retiren en el plazo de un mes, para lo que antes tendrán que pagar las tasas estipuladas -las multas atrasadas y la estancia en el depósito-.

Un año de abandono

Alguno de los vehículos entraron en el depósito municipal en julio del año pasado. Si los dueños de los vehículos no se hacen cargo de ellos en el plazo establecido -treinta días a partir de hoy-, ya que ayer se publicó el anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia- la Administración municipal procederá al traslado de los utilitarios -entre los que se encuentran un Volkswagen Golf, tres motos, un BMW y un Renault 11- a un centro autorizado de tratamiento de vehículos para su posterior destrucción y descontaminación.

MOTOR

El reciclaje de automóviles, un nuevo sector que ha generado 35.000 empleos

España es el país más efectivo en la recuperación de materiales y piezas usadas

MARCO A. MARTÍN / Madrid
Especial para EL MUNDO

Se han cumplido 10 años desde que la Comisión Europea promulgó la normativa denominada 'fin de vida de los vehículos' que reglamenta su preceptivo reciclaje. Tal y como había pronosticado el casi olvidado Ignacio López de Arriortúa, 'Superlópez', la obligatoriedad de reciclar los automóviles cuando dejan de ser

centaje que debe elevarse al 95% a partir del 1 de enero de 2015, algo que se conseguirá gracias a los nuevos materiales que se están empleando en la industria.

En España se recupera el 87% de un vehículo fuera de uso. Anualmente se dan de baja un millón de turismos, de una tonelada de peso y 15 años de antigüedad como media. Su reciclaje evita cada año que se

lancen a la atmósfera de 984.840 toneladas de CO₂, tanto como el que emiten 112.000 españoles en un año. Pero hay que tener en cuenta que su contaminación no cesa mientras no se reciclan.

Las nuevas tecnologías han permitido la reutilización de los diferentes componentes de un turismo y situar a España como un referente internacional en este sector. «Tenemos uno de los sistemas más eficientes en la recuperación de vehículos fuera de uso ya que logramos que el valor material del coche financie su coste de reciclado. Así

Las cifras del reciclaje

> **Empleo.** El empleo directo del sector fluctúa entre los 10.000 y los 12.000 trabajadores. El indirecto son 25.000.

> **Facturación.** Supera anualmente los 300 millones de euros. Varía en función de la demanda de materias primas.

> **Volumen de trabajo.** Se reciclan una media de un millón de coches al año. El Renault Clio I, con 27.746 unidades anuales, es el que más se desguaza.

> **Materiales recuperados.** Por cada coche reciclado, como media se obtienen 650 kilos de acero; aluminio, 45 kilos; otros metales, 25 kilos; y plásticos, 23 kilos. Además hay que contar con 40 kilos de neumáticos.

> **Emisiones de CO₂.** Al reciclar un automóvil con más de 10 años se eliminan 1.132,80 kilos.

útiles, ha creado una actividad nueva que da trabajo a más de 35.000 personas en España y que está creando riqueza además de contribuir a la defensa del medio ambiente. Hasta el punto que, en contra de lo que se temía mientras se tramitaba la ley, en España el propietario del vehículo no paga ninguna 'ecotasa' por el reciclado del coche porque el valor residual del vehículo es capaz de financiar el coste.

En la actualidad, se está en la segunda de las fases previstas por la ley. Hasta el 1 de enero de 2006, cada país de la Unión Europea tenía que crear la estructura necesaria para, de esa fecha en adelante, poder conseguir la reutilización del 85% del peso de cada automóvil. Un por-

centaje que debe elevarse al 95% a partir del 1 de enero de 2015, algo que se conseguirá gracias a los nuevos materiales que se están empleando en la industria.

A pesar de estos buenos resultados, las empresas de reciclaje trabajan para reducir el porcentaje de residuos de automóvil en vertederos del 13% actual al 5% antes de 2015 en que será obligatorio. Además, esperan que la actual directiva amplíe su ámbito de actuación a otros vehículos no incluidos en la ley como



Imagen de un centro de achatarramiento y reciclado de vehículos. / E.M.

motocicletas y camiones de más de 3,5 toneladas. Ampliación que supondría un índice mayor de piezas recuperadas, más económicas que los componentes de nueva creación y más respetuosos con el medio ambiente por no necesitar un nuevo proceso de producción.

Neumáticos

Dentro de todo el proceso del reciclado del vehículo merecen una mención aparte los neumáticos. España recicló el pasado año 314.000 toneladas de neumáticos. Según un informe realizado por la Asociación Europea de Fabricantes de Neumáticos y Productos de Caucho (ETRMA), este volumen supone tratar el 100% de los neumáticos, un 10%

por encima de la media de la Unión Europea. El reparto en porcentajes del total tratado se sitúa en el 70% para reutilización o reciclaje; el 30% restante se transforma en combustible alternativo para uso en cementeras. Del 70% que se aprovecha, el 50% del total (153.000 toneladas) se recicla, el 8% se reutiliza y un 12% se recauchuta.

El caucho ofrece muchas posibilidades al reciclarlo. Se pueden utilizar para la fabricación de suelos elásticos, sus partículas pueden dedicarse a mejorar la calidad de las mezclas asfálticas y como componente para la fabricación de piezas en la industria del caucho. Además, es un excelente aislante, tanto térmico como acústico.

MÉRIDA

Más de 70 coches irán al desguace si no se reclaman en 15 días

El pasado año los agentes de la Policía Local retiraron de la vía pública un total de 1.488 vehículos por diferentes motivos

Un Ford Focus, otro Ford Courier, un Opel Vectra, un Monterrey, un Vectra, un Audi 90 y hasta un Mercedes Benz. Estos son algunos de los turismos de la ciudad que, si en un plazo de 15 días, no son reclamados por sus dueños o titulares, irán directamente desde el depósito municipal al desguace. Será en este lugar donde se transformarán en residuos sólidos urbanos.

ALGUNAS CIFRAS

73 turismos irán al desguace si sus dueños no los reclaman.

1.488 total de vehículos que se retiraron de la vía pública el pasado 2009 por diversas causas.

La notificación a los 73 titulares de sus respectivos vehículos se hizo pública ayer a través de un aviso publicado en el Boletín Oficial de la Provincia y firmado por el alcalde de la ciudad, Ángel Calle.

Y así también lo constata el delegado de Tráfico de Mérida, José Fernández. «Se ha hecho pública esta notificación a las personas y entidades titulares de los vehículos que permanecen en el depósito municipal y que, habiéndose intentado la notificación en el último domicilio, ésta no se ha podido practicar».

La mayoría de los titulares de los vehículos tienen su localidad en Mérida, exactamente 40 del total de 73, aunque también se registran dueños de coches procedentes de localidades tan dispares como Montijo, Gévora, Pozuelo de Alarcón, Calamonte, Sevilla, Avilés, Barcelona, Oliva de Mérida, Carmonita, Almendralejo, Huelva, Santa Amalia, la Nava de Santiago, Torrelodones, Mirandilla, Villaviciosa, Pontevedra, Fuente del Maestre, Murcia, Andújar, Fuente de Cantos o Esparragalejo. En el depósito municipal se encuentran coches de los últimos años, incluso se halla uno que lleva allí desde el 2005 y cuyo titular es una mujer.

Al haber transcurrido más de dos meses desde que el turismo está en el depósito ahora se requiere al titular para que en el plazo de quince días proceda a la retirada de su vehículo.

Abonar varias tasas

Para llevar a cabo esta operación el dueño o titular del mismo deberá abonar previamente los gastos correspondientes a su retirada de la vía pública mediante la grúa municipal (que son 60 euros más 3 del parking) y la estancia en el depósito (que también son 3 euros), más la tarifa de la sanción correspondiente. Todas estas tasas se incluyen en la ordenanza reguladora de la retirada de vehículos de la vía pública.

Si el titular del turismo no retira el vehículo en los 15 días de plazo, sólo quedará exento de responsabilidad administrativa si lo cede a un gestor de residuos autorizado o lo entrega al Ayuntamiento, que directamente procederá a convertirlo en residuo sólido urbano.

Fernández explica que en lo que llevamos de año se han retirado una media de entre cuatro y cinco vehículos diarios de la vía pública. Y por diferentes motivos. Bien sea por retirada con grúa, obras, abandono en la vía pública... También aporta el dato de que, a lo largo de 2009, se retiraron de la vía pública un total de 1. 488 vehículos.

El delegado también afirma que, además de la detección de vehículos abandonados en la vía pública por parte de los agentes de la Policía Local, la colaboración ciudadana juega un papel fundamental en este aspecto. «La gente suele llamar a menudo para denunciar la existencia de coches olvidados. Si el vehículo está en estado de abandono total, con las ruedas pinchadas, con los cristales rotos o abierto, se retira ese mismo día».

29 de Agosto de 2010: Diario Crítico de Comunidad Valenciana

Medio Ambiente autoriza más de 90 centros para tratar los residuos de vehículos

La Comunitat Valenciana cuenta ya con un total de 91 Centros Autorizados por la Conselleria de Medio Ambiente para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil (CATs) y de los residuos creados durante su tratamiento", según ha explicado el director general para el Cambio Climático, Jorge Lamparero.

En un comunicado, Lamparero ha destacado que "estos centros tienen capacidad para tratar 184.650 vehículos al año, lo que supone que todos los vehículos ya inservibles, junto con todos los residuos que de ellos se deriven, recibirán un correcto tratamiento en instalaciones ubicadas en la Comunitat".

Lamparero ha indicado que, "dada esta capacidad de tratamiento, el reto para las nuevas empresas autorizadas y para las ya existentes, debe ser apostar por la introducción en sus procesos de innovaciones tecnológicas que les permitan ser más eficientes y competitivos". En este sentido, ha resaltado "el esfuerzo que están realizando desde las asociaciones de desguazadores".

Del total de estos centros, 13 se encuentran en la provincia de Castellón; en Alicante hay 31 centros de estas características, mientras que en el caso de la provincia de Valencia, existen un total de 46 centros autorizados.

El proceso de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil se inicia cuando estos entran en uno de los centros especializados y se expide el correspondiente certificado de destrucción.

Durante la descontaminación de un Vehículo al Final de su vida Útil (VFU) se retiran del vehículo todos los fluidos y componentes considerados como peligrosos, que deberán ser correctamente almacenados, segregados e identificados para su posterior entrega a un gestor autorizado.

Posteriormente, se realiza el desmontaje de los componentes susceptibles de ser reutilizados, lo que estimula la actividad del sector del desguace, ya que la venta del recambio reutilizado es un "pilar básico" para amortiguar los costes de tratamiento de los 'VFUs'.

Los residuos generados en el proceso de tratamiento de los 'VFUs' se pueden destinar a ser valorados para el aprovechamiento de los recursos contenidos en dichos residuos, o bien su depósito en vertedero autorizado para aquellos que no sean valorizables.

Asimismo, la Conselleria ha suscrito un convenio de colaboración con la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (Sigrauto), para mejorar la gestión de los 'VFUs' y, de esta forma, cumplir los niveles de recuperación establecidos en la legislación europea para el año 2015.

1 de Septiembre de 2010: Autoprofesional.com

Aprobado y en vigor el nuevo Real Decreto 943/2010 de baterías fuera de uso

El Gobierno respalda la gestión que hace el sector de las baterías usadas

Los sistemas utilizados tradicionalmente por el sector de la posventa para gestionar las baterías fuera de uso han convencido a la Administración. El alto nivel de recogida y reciclado ofrecido por los mismos han animado al Gobierno a reconocer su eficacia en el nuevo Real Decreto 943/2010 de baterías fuera de uso cuya aprobación y entrada en vigor acaba de tener lugar. La patronal de talleres Conepa ha sido la primera organización empresarial de la posventa en valorar públicamente y de forma positiva los principios generales de este nuevo Real Decreto. Con la redacción definitiva del Real Decreto, el gobierno pone punto y final a un proceso de elaboración legislativa que ha obligado a las patronales del sector a hacer un importante esfuerzo de entendimiento. El último episodio previo a la aprobación de la norma, del que Autoprofesional también les informó en primicia tuvo lugar a mediados de julio cuando la patronal Cetraa se movió para evitar que los talleres sólo estén obligados a recoger las baterías que ellos desinstalan.

El pasado 6 de agosto entró en vigor el Real Decreto 943/2010, de 23 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 106/2008, de 1 de febrero, sobre pilas y acumuladores y la gestión ambiental de sus residuos. En el texto legal se indica que "se estima conveniente recuperar las formas de gestión que hasta la entrada en vigor del Real Decreto 106/2008, de 1 de febrero, han venido aplicándose a las baterías de automoción con un altísimo porcentaje de recogida y reciclado, sin necesidad de tener que establecer otras formas de gestión como los sistemas de depósito devolución y retorno o los sistemas integrados de gestión. Y permitir también a los productores de pilas, acumuladores y baterías industriales y de automoción que se conviertan en residuos peligrosos, asumir individualmente su responsabilidad mediante la adopción de sistemas de gestión individual".



El Gobierno aprobó el nuevo Real Decreto de baterías fuera de uso el pasado 23 de julio después de meses de complicadas negociaciones con los distintos colectivos empresariales del sector de la posventa.

La redacción de Autoprofesional ha contactado con las diferentes organizaciones empresariales del sector de la posventa para recabar su opinión respecto a la nueva normativa. La primera en responder ha sido la patronal de talleres Conepa, que se muestra "satisfecha de que la Administración reconozca a través del texto oficial la operatividad de los sistemas de gestión generados por el mercado antes de la aprobación del Real Decreto 106/2008 de 1 de febrero tal y como, junto con el resto de las asociaciones firmantes del Acuerdo Voluntario para la Gestión de Baterías Usadas en Vehículos, nuestra asociación ha venido subrayando en sus relaciones con las instituciones públicas competentes".

Entre los apuntes realizados por Conepa sobre el nuevo Real Decreto 943/2010 se

señala que éste "recoge también en su artículo único la Decisión 2008/763/CE de la Comisión, de 29 de septiembre de 2008, por la que se establece, en aplicación de la Directiva 2006/66/CE, una metodología común para el cálculo de ventas anuales de pilas y acumuladores portátiles a usuarios finales, obliga a excluir las pilas que abandonen el territorio español, con destino a usuarios finales en otros países, en la determinación de las cantidades de pilas y acumuladores puestas en el mercado nacional para su venta final".

También que el texto legal suprime "la obligación de etiquetar las unidades de venta de estos productos con el símbolo del sistema integrado de gestión, al poderse producir casos en que, por razones técnicas y comerciales, esto no fuese posible y pudiera afectar al mercado comunitario de pilas y acumuladores. Con esta medida se evita poner en peligro el correcto funcionamiento del mercado en la Unión Europea, manteniendo la armonización en materia de etiquetado conforme a lo establecido en la Directiva 2006/66/CE".

7 de Septiembre de 2010: Autoprofesional.com

Valoración positiva del nuevo Real Decreto sobre baterías usadas

El pasado 6 de agosto entró en vigor el Real Decreto 943/2010, de 23 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 106/2008, de 1 de febrero, sobre pilas y acumuladores y la gestión ambiental de sus residuos. Se lo contábamos antes que nadie hace unos días, recogiendo una primera valoración de la patronal de talleres Conepa. Hoy les ofrecemos la evaluación que de la nueva norma realiza Juan Antonio Sánchez Torres, presidente de Ganvam, otra de las patronales de talleres.

La valoración que hace Ganvam de este Real Decreto es muy positiva. Se trata de un Real Decreto (RD 943/2010, de 23 de julio -BOE 6 Agosto), que modifica ligeramente otro del 2008 (RD 106/2008, de 1 de Febrero -BOE 12 Febrero), y que en lo esencial permanece igual respecto de la gestión ambiental de pilas y acumuladores.

Tal y como queda el texto aprobado, se garantiza la correcta gestión medioambiental de las baterías de automoción como ya se venía haciendo con un altísimo porcentaje de recogida y reciclado. No es por tanto necesario establecer otras formas de gestión (sistemas de depósito devolución y retorno o los sistemas integrados de gestión). Es decir, se permite

que los productores de baterías, que están obligados a hacerse cargo de la recogida y gestión de la misma cantidad de baterías usadas que haya puesto en el mercado, asuman individualmente dicha responsabilidad mediante la adopción de sistemas de gestión individual.

Y así ha sido. Desde 2008, todo el sector iniciamos conversaciones para crear un Sistema de Gestión Individual. Productores de Baterías, Fabricantes de Vehículos, concesionarios, talleres, gestores de residuos, etc. hemos firmado finalmente en 2010 un Acuerdo de creación de un Sistema de Gestión Individual que da cumplimiento a las obligaciones del Real Decreto 106/2008, garantizando así la correcta gestión medioambiental de las baterías usadas.

No obstante, hay que poner en marcha este Sistema y hablar con cada una de las Comunidades Autónomas. Todos estos contactos ya se vienen realizando desde antes de Verano pero queda aún mucho trabajo por hacer.



El presidente de Ganvam, Juan Antonio Sánchez Torres, explica que el nuevo Real Decreto 943/2010 sobre baterías usadas es positivo para el sector.

Como hemos dicho antes, las baterías usadas de automoción cuentan probablemente con uno de los porcentajes más elevados de recuperación y reciclado de todos los residuos de automoción y con esta normativa y con este sistema de Gestión Individual se consolidará esta situación y se incrementará aún más para cumplir con el objetivo del Real Decreto: A partir del 31 de diciembre de 2011, recogida anual del 95 por ciento en peso de las baterías de automoción vendidas en el año precedente.

10 de Septiembre de 2010: El Confidencia.es

REUNION ENTRE GOBIERNO Y ANFAC

No habrá ayudas a la compra

El encuentro entre el ministro de Industria Miguel Sebastián y el presidente de la Asociación Nacional de Fabricantes de automóviles (ANFAC), Francisco Javier García Sanz, ha concluido con el aviso por parte del responsable ministerial de la intención del Gobierno de renovar el Plan de Competitividad, pero sin ninguna mención a una prórroga del Plan de ayudas a la compra de coches.

El Plan de Competitividad puesto en marcha por el Gobierno en 2009 y 2010 para los fabricantes de automóviles y componentes instalados en España tendrá por ello su continuidad en 2011, según se desprende de las primeras informaciones tras la reunión.

Además, y según una nota de prensa emitida por ANFAC, el ministro se ha comprometido a estudiar de forma constructiva posibles soluciones a aquellas operaciones, vinculadas al Plan 2000E, que quedaron fuera del mismo por causas distintas del agotamiento del presupuesto. Es decir, aquellas que por el colapso informático no se pudieron incluir en el citado plan de ayudas.

En las últimas dos líneas del citado comunicado, se dice textualmente que ANFAC y el Ministerio también están de acuerdo en la necesidad de realizar un seguimiento conjunto de la situación del mercado, el empleo y la producción.

En la nota oficial de ANFAC ni se menciona la posibilidad de que se ponga en marcha un nuevo plan de ayudas a la compra y simplemente se habla de realizar un seguimiento conjunto de la situación del mercado.

Según las patronales de la distribución, si las ventas siguen cayendo al ritmo de julio y agosto, y no parece que vaya a ser de otra forma, antes de final de año se pueden perder otros 10.000 puestos de trabajo.

Hace varias semanas que desde Anfacs, la asociación de fabricantes de vehículos a motor se había solicitado una reunión con el ministro de Industria, Miguel Sebastián para analizar la situación del sector del automóvil en España y de esta forma buscar posibles soluciones. Lo que no sé es si realmente ha merecido la pena esta reunión, al menos según las primeras informaciones.

...preocupación en el sector por los efectos de la retirada de las ayudas a la compra de nuevos turismos...

Más de 250 vehículos 'entran' en los desguaces provinciales cada semana

Medio Ambiente autoriza un total de 13 centros para realizar el tratamiento de los turismos dados de baja. Las cifras repuntan y alcanzan casi los niveles del 2007 de la mano del alza en las ventas de coches nuevos.

Más de 250 vehículos, fundamentalmente turismos, entraron cada semana en los desguaces castellanenses durante el año 2009, con un total de 12.608. Las estadísticas de la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (SIGRAUTO) revelan, además, que las cifras han recuperado casi los niveles del 2007, anteriores al comienzo de la crisis económica, cuando se dieron de baja en la provincia 13.602 coches y camiones.

Del total señalado para el último ejercicio económico, 10.687 de los vehículos cuya vida útil acabó, 10.687 fueron turismos; 1.854 camiones y furgonetas, así como 265 todoterrenos.

Desde un sector que hoy se encuentra fuertemente regulado y muy alejado del concepto de la tradicional chatarrería, el director técnico de la Asociación de Desguaces de la Comunitat Valenciana (Adecova), Pere Anrubia, señala que la evolución de ventas este año ha sido, en el primer semestre, similar a la del 2009, de la mano de la vigencia de las ayudas del Plan 2000E para la compra de nuevos turismos.

Sin embargo, añade que "el año no ha ido mal dentro de la situación de crisis, pero nos preocupa la segunda parte, después del verano, una vez que han terminado las subvenciones y con la subida de dos puntos del IVA, que entró en vigor en julio".

En este contexto, Anrubia hace hincapié en la trascendencia que tiene el negocio de las piezas de segunda mano para los desguaces. Según el director técnico de Sigrauto, "tras los recientes cambios normativos, trabajamos en colaboración con los fabricantes, que están obligados a facilitar sus manuales, de manera que estamos en condiciones de ofrecer al usuario piezas de segunda mano de idéntica calidad a las nuevas, y en esta actividad está el futuro de nuestro sector".

Desde el punto de vista de Pere Anrubia, "hacemos un llamamiento a la sociedad a ver la importancia que tiene reutilizar los elementos de los vehículos, ya que, además de ser una opción más económica con igual rendimiento, evita procesos de reciclaje, que siempre suponen gasto de energía y un menor respeto por los recursos medioambientales".

Por su parte, desde la firma castellanense Hermanos Villamón, Vicente Cubertorer, que forma parte de la directiva de Adecova, indica desde su experiencia concreta que "ha flojeado la entrada de vehículos, que es, sobre todo, a través de los concesionarios, y lo que está aumentando mucho es el no profesional, el particular que viene a por pequeñas piezas como un piloto o un espejo".

Destaca que "no hay continuidad en la llegada al desguace de los vehículos que se dan de baja y, aunque la bajada este año es más suave, todavía se nota mucho que la gente aguanta más los coches y que, de los 50.000 que circulaban antes cada día para ir a Onda y l'Alcora y Vila-real, el número se ha quedado en 25.000 y las necesidades son menores".

21 de Septiembre de 2010: Autoprofesional.com

En colaboración con las marcas de coches

Sigrauto reitera su plan para gestionar todos los residuos generados en el taller

Gestión global de los residuos en los talleres de mantenimiento y reparación de automóviles. Es el nombre del proyecto promovido por la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (SIGRAUTO) para gestionar la recogida y reciclaje de todos los residuos generados en los talleres. La iniciativa de esta entidad integrada por marcas de coches, desguaces y fragmentadoras generó en su día algunas suspicacias entre los fabricantes de componentes incluidos los de productos con normativa específica como neumáticos, aceites o baterías. Según se recoge en la memoria anual de SIGRAUTO, el proyecto sigue su curso. La idea central del mismo sería el cobro en factura por parte del taller de una especie de "ecotasa" de entre 1 y 3 euros.

La Gestión Global de los Residuos en los Talleres de mantenimiento y reparación de automóviles es un proyecto iniciado en el año 2007 y en el que SIGRAUTO, a petición de sus socios, lleva trabajando desde 2008. Con este proyecto, se busca la optimización de los costes de gestión de todos los residuos que se generan en los talleres, buscando todas las sinergias posibles tanto por el mayor volumen como por la reducción de los costes logísticos y administrativos.

A mediados de 2008, SIGRAUTO inició una prueba piloto para analizar la gestión actual de los distintos tipos de residuos en los talleres de mantenimiento y reparación de vehículos así como las herramientas informáticas que se utilizan de cara a su gestión.

En los primeros meses de 2009, SIGRAUTO concluyó la prueba piloto y elaboró el informe final con todos los aspectos relativos a la gestión de los residuos en los talleres analizados y un análisis de los distintos sistemas informáticos existentes en las redes de concesionarios y talleres. En paralelo, ANFAC y ANIACAM, con la colaboración de SIGRAUTO, expusieron los avances del proyecto tanto al resto de entidades que se veían afectadas por la gestión de residuos en los talleres de mantenimiento y reparación de vehículos como a los responsables del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino.

Durante el resto de 2009, SIGRAUTO estuvo colaborando con ANFAC, ANIACAM y el resto de entidades involucradas en el desarrollo de todas las actividades necesarias para la puesta en marcha del proyecto, en concreto, en la elaboración de un referencial para la selección de gestores de residuos dentro del proyecto, en el diseño y elaboración de una aplicación informática piloto para la gestión global de residuos en los talleres, etc.



Sigrauto sigue adelante con su plan la gestión global de todos los residuos del taller.

La Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de Vehículos Usados suma 469 productores

La red de desguaces de SIGRAUTO transforma en recambios usados unos 800 mil vehículos al año

Los 469 desguaces que integran la red de Centros Autorizados para el Tratamiento de Vehículos Usados (CATs) de SIGRAUTO representan algo más del 50% del total de los centros autorizados por las administraciones. En el último año estos desguazadores transformaron en recambios usados para su comercialización en el mercado de la posventa, tanto para particulares como talleres, nada menos que 800 mil vehículos. SIGRAUTO, Asociación para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Usados está integrada por los desguazadores de AEDRA, los fragmentadores de FER, y los constructores de Anfac y Aniacam).

SIGRAUTO cerró el último año con 455 centros autorizados de tratamiento (469 a principios de septiembre) y 27 plantas fragmentadoras concertadas. Según la entidad, "los centros autorizados de tratamiento de la Red concertada son los que mayor volumen de vehículos tratan anualmente y prueba de ello es que, a pesar de suponer algo más del 50% en número frente al total de centros autorizados en España, los 455 centros de la Red concertada a través de Sigrauto trataron en 2009 unos 800.000 vehículos fuera de uso de los aproximadamente 950.000 vehículos que se dieron de baja en nuestro país y tienen capacidad sobrada para tratar el 100%".



La red de desguaces de Sigrauto es el principal productor de recambios usados de España.

Manuel Kindelan, director general de SIGRAUTO

"En España se dan de baja un millón de vehículos al año y todos se tratan de forma medioambiental correcta"

Los consumidores no pueden desprenderse de su vehículo viejo o estropeado de cualquier forma. La legislación obliga a recogerlo y recuperarlo para evitar el impacto ambiental de sus componentes, algunos de ellos peligrosos, y aprovecharlos siempre que sea posible. Manuel Kindelan, director general de SIGRAUTO, la asociación que se encarga del tratamiento medioambiental de los vehículos fuera de uso (VFU), asegura que España cumple la normativa europea y cuenta con uno de los sistemas de recogida y recuperación de VFU más avanzados del mundo.



Manuel Kindelan, director general de SIGRAUTO.
- Imagen: SIGRAUTO -

¿Cuántos VFU quedan en España cada año?

La cifra depende mucho de los planes de renovación, como el reciente 2000E, cuyas ayudas se agotaron en el segundo trimestre de 2010.

"De cada tonelada de coches que se procesan, se recuperan algo más de 850 kilos"

¿Qué cifras se estiman?

Lo normal es que con un plan de ayudas en marcha, como los aprobados en los últimos dos años, se den de baja en España un millón de vehículos (turismos y comerciales ligeros de menos de 3.500 kg) y, cuando no lo hay, unos 750.000.

"España se encuentra entre los países que mejor gestionan los VFU"

¿Cuántos de ellos se reciclan?

En España, todos los vehículos que llegan al final de su vida útil se tratan de forma medioambiental correcta. En el tratamiento medioambiental de cualquier residuo, excepto en casos muy extraños, siempre hay una parte de los mismos que no se puede recuperar y se destina a un vertedero controlado. Es un tratamiento correcto si se ha hecho antes lo posible por recuperarlo (reutilizarlo, reciclarlo o valorizarlo). Así lo exige la normativa comunitaria de residuos.

¿No hay ningún vehículo que se quede al margen?

No, todos los vehículos, incluidos los abandonados, tienen que entregarse en un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT). En su gran mayoría, son antiguos desguaces reconvertidos según los nuevos requisitos medioambientales.

En el caso de los VFU, ¿qué nivel de recuperación se alcanza?

De los vehículos que llegan al final de su vida útil, en la actualidad se recupera algo más del 85%, el objetivo fijado por la Directiva 2000/53/CE para el periodo 2006-2015. Es decir, de cada tonelada de coches que se procesan, se recuperan algo más de 850 kilos porque hay materiales para los que todavía no se ha encontrado una vía para recuperarlos o es difícil de poner en marcha.

"En algunos países, en especial Austria y Suecia, se recupera algo más debido al aprovechamiento energético"

¿En qué posición se encuentra España con respecto a otros países?

No puede hacerse una comparativa del todo objetiva, pero sí puede decirse que España se encuentra entre los países que mejor gestionan los VFU por varias cifras y parámetros que sí son cotejables: cuenta con la red de centros concertados más numerosa y de mayor grado de cobertura territorial de toda la Unión Europea (UE), tiene el mejor sistema de tramitación de bajas ligado a la entrega en un CAT y dispone de instalaciones para el tratamiento de los VFU de primer nivel mundial.

¿Las cifras de España no pueden compararse con las de otros países europeos?

Hay unas cifras "oficiales" de recuperación, que cada Estado miembro reporta a la Comisión Europea. El problema es que no hay homogeneidad en la forma de calcular y el rigor de algunas cifras es cuestionable. No obstante, la mayoría de los países de la UE cuentan con instalaciones de recuperación más o menos parecidas. Por ello, los niveles "reales" son muy similares y están en torno al 85% del peso del vehículo. En algunos países, en especial Austria y Suecia, se recupera algo más debido a que el aprovechamiento energético de los residuos está mucho más aceptado. En España se podría recuperar más si no hubiera tanta contestación social a la valorización energética. En vez de ello, en muchos casos, se opta por el depósito en vertedero, una opción menos respetuosa con el medio ambiente.

"El usuario debe asegurarse de que deposita su vehículo en un CAT y éste le entrega los correspondientes certificados"

¿Cómo debe actuar un consumidor para que su VFU se recicle de forma correcta?

Los usuarios, una vez que han decidido desprenderse de su vehículo, deben entregarlo a un CAT, localizables en [nuestra página web](#), en la web de la Dirección General de Tráfico (DGT) o en la de la Consejería de Medio Ambiente de su comunidad autónoma. La actual normativa ha simplificado muchos de los problemas que se encontraban los consumidores.

¿Cómo lo ha simplificado?

El CAT, tras verificar la titularidad del mismo, realiza la baja administrativa del vehículo del Registro de la DGT desde sus instalaciones. Se evita así que el usuario deba desplazarse a la Jefatura Provincial correspondiente, como ocurría antes. Si todo está en orden, el CAT tramita la baja a través de una aplicación on line y entrega al usuario, al instante, un informe del Ministerio del Interior que acredita la baja del vehículo. Por eso es muy importante que el usuario se asegure de que deposita su vehículo en un CAT y éste le entrega los citados certificados.

"La crisis ha reducido el número de vehículos"

¿La crisis económica ha afectado al reciclaje de los VFU?

La crisis ha reducido el número de vehículos (aunque en 2009 y principios de 2010 esto se ha paliado por el Plan 2000E). La disminución en las entradas de material se ha juntado con un descenso muy importante de la demanda de la chatarra, y por lo tanto de su precio, motivado a su vez por el freno de la actividad industrial en general (automóvil, construcción, etc.). Todo ello ha puesto en serias dificultades a muchas empresas del sector.

¿Cuánto dinero cuesta gestionar de forma adecuada los residuos de los VFU?

El VFU es un residuo con valor positivo: los costes de su correcto tratamiento medioambiental son menores que los ingresos que se obtienen en el proceso de reutilización y recuperación de sus partes. En nuestro país, los consumidores no sólo no asumen gasto alguno, sino que suelen recibir una pequeña cantidad a cambio de su vehículo.

"Los consumidores suelen recibir una pequeña cantidad a cambio de su vehículo"

¿Pero SIGRAUTO ha lanzado una propuesta de tasa medioambiental para garantizar la gestión de los residuos?

Esa propuesta está ligada con la gestión de los residuos que se generan en los talleres durante el mantenimiento y la reparación de los vehículos y no tiene nada que ver con la gestión de los VFU. Uno de los principales objetivos de SIGRAUTO pasa por mantener el valor positivo de los VFU a pesar del aumento de los niveles de recuperación, de manera que el consumidor no tenga que pagar ningún sobrecoste, ni vía tasa ni vía precio.

¿Cómo es el proceso de recuperación de un VFU?

El tratamiento al que se someten los vehículos pasa por varias fases:

- *Descontaminación y gestión de residuos:* se retiran todos los líquidos y elementos que confieren al VFU la condición de residuo peligroso (aceites hidráulicos, del motor, del diferencial y de la caja de cambios, combustibles, líquidos de frenos, anticongelantes, filtros, baterías, etc.). Después, los residuos se almacenan de forma separada en áreas diseñadas para ello hasta su entrega al gestor autorizado para su recuperación.
- *Desmontaje y almacenamiento de piezas y componentes reutilizables.* Además, para facilitar el reciclado, se retiran algunos residuos no peligrosos como catalizadores, neumáticos, vidrios, etc.
- *Fragmentación y recuperación de materiales:* los vehículos descontaminados y desmontados son triturados por molinos de martillos hasta que sus fragmentos alcanzan un tamaño de entre 20 y 40 cm. A continuación, unas aspiradoras y unos ventiladores soplantes retiran los materiales menos pesados (estériles). Más tarde, mediante corrientes magnéticas se separan los metales férricos, que se envían a fundición para elaborar nuevos materiales, y la fracción "residuo pesado", compuesta por gomas, plásticos y otros materiales metálicos no férricos. Esta fracción se envía a plantas de medios densos, donde se someten a distintos procesos de segregación para obtener los distintos metales no férricos (aluminio, cobre, etc.), que se envían a plantas de fundición y las fracciones de materiales no metálicos, que se reciclan o se valorizan de manera energética según sus características.

¿En qué trabaja la industria automovilística para que los coches reduzcan su impacto medioambiental?

Hay varias líneas de trabajo, de las cuales pueden destacarse dos. Por un lado, la progresiva y en estos momentos casi total eliminación del plomo, cromo hexavalente, mercurio y cadmio de la fabricación de los vehículos. Por otro lado, la búsqueda de nuevas vías para lograr un mayor aprovechamiento de los VFU de cara al cumplimiento de los niveles fijados para el año 2015.

"La industria busca nuevas vías para lograr un mayor aprovechamiento de los VFU"

¿Cómo se financia SIGRAUTO para realizar sus objetivos?

SIGRAUTO está constituida por cuatro asociaciones que pagan una cuota de socio para su sostenimiento: la Asociación Española de Desguazadores y Reciclaje del Automóvil (AEDRA), la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas (ANIACAM) y La Federación Española de la Recuperación (FER).