



Dossier de Prensa

(Del 17 de Mayo de 2011 al 28 de Junio de 2011)



SIGRAUTO

NOTICIAS

Abril de 2011

- Revista Recupera nº 69: Entrevista a Manuel Kindelan “La profesionalización de los Vehículos Fuera de Uso en nuestro país ha sido realmente ejemplar”.

20 de Mayo de 2011

- El Mundo: Los CAT reutilizan lo elementos servibles de los viejos coches.

28 de Mayo de 2011

- La Voz de Galicia.es: Iniciarán un servicio de retirada y tratamiento de coches abandonados.

2 de Junio de 2011

- Levante-emv.com: El negocio de los catalizadores.

8 de Junio de 2011

- La Voz de Galicia.es: TRAVEGA cree innecesario el convenio de retirada de coches de la Diputación.

10 de Junio de 2011

- El Comercio.es: Los ecologistas reclaman el cierre de un desguace ilegal en Siero.

11 de Junio de 2011

- El Correo.com: La Policía Municipal de Eibar envía al desguace cerca de 80 vehículos al año.

13 de Junio de 2011

- Interconomia.com: “Los fabricantes se esfuerzan por hacer sus vehículos fácilmente reciclables”.
- La Opinión de La Coruña.es: El Ayuntamiento ordena retirar once coches abandonados.

14 de Junio de 2011

- La Información.com: Ecología y discapacidad se aúnan en el desguace de vehículos.

- Diario elalmeria.es: Las chatarrerías y desguaces también sufren la crisis.

Entrevista

Entrevista a Manuel Kindelan, director general de SIGRAUTO.

“La profesionalización de los Vehículos Fuera de Uso en nuestro país ha sido realmente ejemplar”

En esta entrevista, realizada con la colaboración de AETRAC, Manuel Kindelan nos explica la situación actual del sector de vehículos fuera de uso, la fuerte transformación que ha sufrido en los últimos 10 años y los retos y problemas a los que se enfrenta. El director general de SIGRAUTO aporta también datos muy interesantes del tratamiento de los VFU en los últimos años y en qué lugar se encuentra España respecto a Europa en esta materia.

1.- ¿Podría definirnos brevemente la asociación SIGRAUTO y sus principales objetivos?

Formalmente, SIGRAUTO es una asociación sin ánimo de lucro constituida por las asociaciones sectoriales de los principales sectores involucrados en el tratamiento de los vehículos fuera de uso, es decir, fabricantes e importadores de vehículos (a través de ANFAC y ANIACAM), desguazadores (a través de AEDRA) y fragmentadores y plantas de medios densos (a través de FER).

Pero la descripción más ajustada a la realidad es que SIGRAUTO es, por un lado el foro en el que estas cuatro asociaciones analizan los problemas que afectan al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, buscando las soluciones más adecuadas y tratando de proporcionar a sus respectivos asociados los instrumentos necesarios para que puedan cumplir sus nuevas obligaciones medioambientales y, por otro, es la herramienta que les ayuda a poner en práctica las decisiones y soluciones que consideren oportunas.

La misión de SIGRAUTO es, por tanto, representar y defender los intereses de



sus asociados ante las Administraciones europea, central, autonómica y local coordinando y gestionando las actividades que se consideren necesarias y oportunas en cada momento para lograr que exista una cadena de tratamiento que garantice el correcto tratamiento medioambiental de los vehículos al final de su vida útil de forma eficiente y de conformidad a lo establecido por la legislación vigente evitando que la sociedad tenga que dedicar importantes recursos en actividades que pueden desarrollar empresas privadas.

2.- ¿Qué es un CAT? ¿Cuántos centros de estas características hay en España y dónde están ubicados?

Básicamente, un centro autorizado de tratamiento (CAT) es una instalación que cuenta con los medios necesarios para poder recibir y tratar de forma medioambientalmente correcta los vehículos al final de su vida útil. Esto debe ser verificado por los órganos medioambientales de cada Comunidad Autónoma que son los que finalmente otorgan la autorización correspondiente.

Es importante señalar que la normativa establece que el último propietario del vehículo tiene la obligación de entregarlo a uno de estos centros y que sólo éstos pueden expedir el Certificado de Destrucción del vehículo y tramitar la baja del mismo en el Registro General de Vehículos de la Dirección General de Tráfico.

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

En España hay alrededor de 950 CAT's ubicados por todo el territorio.

3.- ¿Cuánto cuesta tratar de forma correcta un VFU? ¿Cómo se financia este coste?

La actividad del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil es una actividad que se autofinancia tanto en su conjunto como en cada uno de los pasos de la cadena de tratamiento. Esto se traduce en que los compradores iniciales de los vehículos nuevos no tienen que asumir ningún sobrecoste para financiar el correcto tratamiento medioambiental de los mismos cuando éstos lleguen al final de su vida útil y que los últimos propietarios pueden desprenderse de sus vehículos como mínimo sin coste, siendo habitual que perciban una pequeña contraprestación económica por parte del CAT.

En los CAT's existen toda una serie de costes asociados con el correcto tratamiento y gestión de los vehículos entre los que hay costes de personal, de amortización de instalaciones, equipos y/o maquinaria, de gestión de determinados residuos - fundamentalmente los peligrosos - y, por otro lado, existen una serie de ingresos provenientes fundamentalmente de la reutilización de componentes y de la gestión de otros residuos como los metales, las baterías, los catalizadores, etc. La realidad nos dice que en los CAT's los ingresos superan a los costes y existe por ello una fuerte competencia por hacerse con el mayor número de vehículos posible que, como he señalado, hace que los

últimos propietarios normalmente reciban incluso una pequeña cantidad a cambio de su vehículo.

Asimismo, entre las instalaciones de fragmentación existe también una fuerte competencia por adquirir los vehículos una vez han sido descontaminados y desmontados parcialmente por los CAT's ya que los costes asociados al tratamiento se compensan por los ingresos que se obtienen de las materias generadas tras el proceso de fragmentación y segregación.

4.- ¿Existe más o menos uniformidad en cuanto al tratamiento de VFU's en las diferentes Comunidades Autónomas del Estado español?

A pesar de que, al tratarse de una normativa medioambiental, las competencias en esta materia están transferidas a las Comunidades Autónomas, en el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil existe bastante uniformidad. Esto ha sido posi-



“La profesionalización de este sector en nuestro país ha sido realmente ejemplar y creo que quien debe valorarlo muy positivamente es el propio sector.”

ble en gran medida a que el Real Decreto 1383/2002, que es la normativa básica que regula la gestión de los vehículos en el Estado español, es la transposición de una Directiva Europea y a que las Comunidades Autónomas no han considerado necesario establecer regulaciones adicionales sobre esta materia.

Todo esto no significa que no haya pequeñas diferencias en cuanto a los criterios de aplicación de la normativa pero, en general, puede considerarse que en nuestro país el tratamiento es bastante uniforme.

5.- ¿Cuáles son los principales problemas del sector y las soluciones que propone SIGRAUTO?

El sector del tratamiento de vehículos fuera de uso es un sector que lleva existiendo casi desde que aparecieron los primeros automóviles pero que ha sufrido

una importante reconversión a raíz de su regulación mediante una Directiva Europea 2000/53/CE, cuyo objetivo ha sido el de garantizar que el tratamiento de los vehículos fuese medioambientalmente correcto. Esta reconversión se inició ya a finales de los años noventa y eso significa que hoy tenemos un sector bastante maduro aunque, como en cualquier sector, con sus problemas.

Actualmente, los problemas se centran en las instalaciones ilegales así como en determinados incumplimientos legales realizados por empresas legalmente establecidas. En este sentido, SIGRAUTO trabaja en su persecución en todos los ámbitos posibles informando tanto a las administraciones competentes como a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

De todos estos temas, hay uno que actualmente estamos persiguiendo especialmente y son los casos en los que los vehículos son entregados directamente

(normalmente cizallados) a los hornos de las plantas siderúrgicas sin el tratamiento de fragmentación previo que permite separar las distintas fracciones aprovechables (metales férricos, cobre, aluminio, gomas, etc.) del resto de materiales.

6.- ¿Y los retos más inmediatos?

El reto más importante, aunque no puede calificarse de inmediato, es el poder alcanzar los objetivos de recuperación fijados por la normativa para el año 2015. Este reto se traduce en retos más inmediatos ligados con la constante búsqueda de tecnologías que permitan recuperar materiales o elementos que actualmente no se están recuperando.

7.- ¿Cuáles han sido los datos más relevantes del sector de vehículos fuera de uso durante el año 2010?

Entrevista

Una cifra importante es la del número de vehículos que se han gestionado en los últimos años. Las cifras de vehículos afectados por el Real Decreto 1383/2002 (turismos y comerciales de menos de 3.500 kg.) tratados en los últimos 5 años se han situado en torno de los 950.000 vehículos siempre que ha existido un plan efectivo de renovación del parque automovilístico (Plan 2000E, Plan Renove). Pero en los años en los que no ha habido plan o este no ha sido efectivo – como ocurriera con el Plan VIVE – se produce un descenso muy importante en el número de vehículos tratados. Así, en el año 2008, cuando estaba en vigor el Plan VIVE, el número de vehículos tratados se situó en el entorno de las 750.000 unidades y este último 2010, gracias a que el Plan 2000E estuvo vigente hasta mitad de año, la cifra se ha situado cerca de las 850.000 unidades.

A la vista de estas cifras y teniendo en cuenta que no parece que vaya a establecerse

un nuevo plan de renovación del parque durante el año 2011, nuestra predicción es que la cifra de vehículos que se van a tratar en este año va a ser incluso algo inferior a las 750.000 unidades del año 2008. Esto, sin duda, son muy malas expectativas para una parte muy importante del sector del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil que son las plantas fragmentadoras.

8.- Si comparamos el sector en España con el conjunto europeo, ¿en qué lugares encontramos en cuanto a vehículos tratados y forma de tratamiento?

La forma de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil es, más o menos, la misma en toda la Unión Europea. El hecho de que exista una Directiva que fija unas directrices básicas y que las empresas sobre las que hace recaer la mayor parte de la responsabilidad estén implantadas internacionalmente, ha llevado a que exista una gran coordinación en este campo que



permite conocer rápidamente cualquier avance que se produzca en el sector en cuanto al tratamiento. Además, el que se trate de un sector movido por la iniciativa privada y las leyes del mercado, añade un grado adicional de uniformidad.

En cuanto al número de vehículos gestionados, España es aproximadamente el quinto país que más vehículos gestiona anualmente (alrededor de 900.000 vehículos). Como he señalado anteriormente, esta cifra se va a ver fuertemente afectada con la desaparición de cualquier tipo de

Entrevista

plan de renovación del parque y, mientras se mantenga esta situación, es probable que la cantidad de vehículos gestionados se sitúe en torno de las 700.000 unidades.

Pero si nos evadimos un poco de este tipo de cifras y hacemos una valoración más general teniendo en cuenta las opiniones y valoraciones de los expertos en la materia, podemos decir sin miedo a equivocarnos que España está a la cabeza de Europa en esta materia. Sólo por mencionar algunos aspectos destacados:

- Los fabricantes e importadores españoles cuentan con la red de centros CAT concertados más numerosa de toda Europa con casi 500 CATs y 27 plantas fragmentadoras, muy por delante de las redes concertadas en Alemania, Francia, Italia o Reino Unido.

- Contamos con el mejor sistema de tramitación de las bajas en conjunción con la emisión del certificado de destrucción evitando que los vehículos sean tratados en instalaciones ilegales y con una gran reducción de carga burocrática en el sistema.

- Las infraestructuras de tratamiento, es decir, CATs, plantas fragmentadoras e instalaciones de tratamientos post-fragmentación están entre las más avanzadas de la Unión Europea.

- Se están cumpliendo los objetivos de recuperación fijados para el periodo 2006-2015 y, además, se ha llevado a cabo la prueba de medición de niveles de recuperación más amplia y representativa de toda la Unión Europea.

9.- ¿Qué es el registro policial y que aspectos se están debatiendo actualmente? ¿Cuál es el objetivo de este debate? ¿Existen diferencias en este punto entre Comunidades Autónomas?

El registro policial es un documento de control regulado por una normativa del año 1982 que, básicamente, obliga a los desguaces a llevar un registro de los vehículos que recibe en su instalación. Casi desde el mismo momento de su construcción, ya en el año 2002, y a la vista de los cambios normativos que iban a afectar a las instalaciones de desguace, SIGRAUTO viene solicitando a la Secretaría de Estado de Seguridad, de quien depende la citada normativa, que se



derogue dicha disposición por entender que los cambios que se han producido en el procedimiento de tramitación de las bajas la hacen innecesaria y supone una carga administrativa para los CATs, especialmente cuando no se permite llevar dicho registro mediante medios telemáticos.

No sólo hay diferencias entre Comu-

nidades Autónomas sino que las hay entre localidades ya que depende de las Comisarías de Policía o los puestos de la Guardia Civil o similares, y es el criterio de estos el que fija cómo ha de llevarse el citado registro policial.

10.- Desde el conocimiento de SIGRAUTO, ¿cómo valoran los fabricantes e importadores de automóviles la profesionalización del sector del desguace de vehículos en España?

Los fabricantes e importadores de vehículos españoles podríamos decir que fueron los primeros en toda Europa en creer en que la adaptación de los antiguos

desguaces a la Directiva Europea no sólo era posible sino que era necesaria y apostó por un sistema sustentado en gran medida por esa infraestructura ya existente. En realidad, no fue un simple acto de fe sino que, allá por el año 1995, el sector del desguace en España decidió adelantarse a los acontecimientos y demostrar que podían

Entrevista

afrontar el reto. Para ello, realizaron toda una serie de acciones que llevaron a la firma en el año 1996 del Acuerdo Marco sobre el Reciclado de Vehículos (prácticamente 5 años antes de la publicación de la Directiva) y a que casi un centenar de empresas de desguace se homologaron de forma voluntaria según una norma UNE desarrollada íntegramente en España que sirvió de base para fijar las características técnicas de los CAEs en la Directiva Europea.

Algunos de los representantes de los fabricantes e importadores que vivieron esa etapa suelen comentar que nunca esperaron que la profesionalización fuese a producirse ni tan rápido ni con un nivel tan elevado.

La profesionalización de este sector en nuestro país ha sido realmente ejemplar y creo que quien debe valorarlo muy positivamente es el propio sector puesto que cuenta con el reconocimiento de toda la sociedad y muy especialmente de las administraciones públicas.



11.- Después de la materialización de la BATEVE (baja telemática de vehículos), ¿qué próximo gran paso cree usted que debería estar en el futuro inmediato de los desguaces?

Considero que pasos tan importantes como la puesta en marcha del sistema de bajas telemáticas es difícil, por no decir imposible, que vayan a producirse en el futuro inmediato.

Todo apunta a que, en el futuro inmediato, los principales cambios se van a producir y de hecho ya se están produciendo, en el intercambio de la información relativa a la gestión de los residuos, que van a dejar de ser en papel a realizarse por medios telemáticos, lo que va a permitir, por un lado, reducir la carga administrativa en las instalaciones y, por otro, facilitar a las administraciones la labor de control, lo que ayudará a detectar más fácilmente los incumplimientos y a poder cuantificar mejor

Entrevista

todos los aspectos relativos a la gestión.

12.- ¿Cuáles cree que son las herramientas que debería utilizar la administración en los casos de intrusismo?

En mi opinión, las administraciones junto con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado están haciendo una buena labor en la persecución de las actividades ilegales. Está claro que para los empresarios del sector que están sufriendo alguna situación de este tipo lo que acabo de decir es una auténtica estupidez pero en mi labor diaria cada vez puedo comprobar que se producen más detenciones, cierres, denuncias, etc. sobre este tipo de instalaciones ilegales. Está claro que las instalaciones legalmente establecidas son sometidas a numerosas inspecciones por parte de estos organismos y siempre parece que los ilegales pueden trabajar con total impunidad pero yo creo que eso cada vez es menos cierto.

Las herramientas básicas son las inspecciones aleatorias o bien motivadas por una denuncia pero, tal y como he señalado anteriormente, con las nuevas vías de transmisión y control de la información mediante medios telemáticos es posible que encuentren una nueva forma, como ha sucedido en otros ámbitos como el fraude fiscal, para mejorar su labor.

13.- ¿Cuál es la situación de los vehículos industriales y motos? ¿Por qué cree que no están incluidos en la legislación que regula el tratamiento de turismos?

El ámbito de aplicación tanto de la Directiva Europea como del Real Decreto ya mencionados es el de los vehículos de las categorías M1 y N1 es decir, los turismos y los vehículos industriales de menos de 3.500 Kg. Pero, además de este Real Decreto, existe una Ley de Residuos en nuestro país – que además se ha actualizado recientemente por haberse modificado también la Directiva Marco de Residuos Europea – que debe cumplirse cuando se gestionan vehículos fuera del ámbito de aplicación del Real Decreto.



a la Comisión Europea a dejar fuera del ámbito de aplicación a este otro tipo de vehículos, mi opinión, es que fue una cuestión básicamente de volúmenes y en el caso de los vehículos industriales "pesados" supongo que afectó mucho el hecho de que éstos se utilizan siempre en un ámbito profesional que tiene más acceso a la información de dónde y cómo debe entregarse un vehículo para su correcto tratamiento medioambiental.

14.- ¿Cómo se imagina el sector de VFU en 10 años?

Como ha quedado patente en mis respuestas anteriores, la gran reconversión de este sector se ha producido en los últimos diez años y, muy especialmente, en los años que siguieron a la publicación del Real Decreto 1383/2002 en 2003.

En 10 años, lo primero que imagino o espero es que hayamos sido capaces de encontrar las tecnologías que nos permitan estar recuperando más del 95% en peso de los vehículos.

También imagino que el creciente control por parte de las administraciones y la introducción de sistemas de intercambio de información telemáticos llevará, por un lado, a la práctica desaparición de las actividades ilegales pero, por otro, también a que parte de las infraestructuras actuales tengan que arrojar la toalla puesto que las exigencias crecientes unidas a la competencia cada vez

Perfil

Manuel Kindelan Barañano es director general de la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (SIGRAUTO) desde el año 2002. Ingeniero Industrial por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid, ha realizado también un Master en Ingeniería de Automoción por el INSIA (Centro de Investigación del Automóvil de la Comunidad de Madrid) y otro en Gestión de Proyectos por el CSEU La Salle de Madrid. De 1998 a abril de 2001 trabajó como Ingeniero del Departamento Técnico de ANFAC y en enero de 2009 fue nombrado Vicesecretario General de la Asociación Española de profesionales de Automoción (ASEPA). Desde su constitución en Abril de 2002, es Gerente de la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (SIGRAUTO).



mayor pondrán en serias dificultades a las empresas menos preparadas.

Por lo demás imagino, o aquí también sería mejor decir espero, que las asociaciones que representan a los distintos eslabones de la cadena de tratamiento sigan trabajando unidos y que hayan sido capaces de conjugar sus intereses con el resto y defenderse de las grandes amenazas como puede ser la avaricia de materias por parte de China y otros países asiáticos.

Entrevista realizada con la colaboración de AETRAC, asociación que forma parte de AEDRA y ésta, a su vez, de SIGRAUTO.

SOSTENIBILIDAD

Los CAT reutilizan los elementos servibles de los viejos coches

SERGIO DEL AMO / Barcelona
Cuando un vehículo, por las circunstancias que sean, se ve abocado a la jubilación, los conductores deben ser conscientes de que es inadmisibles abandonarlo a su suerte. Cualquier usuario que quiera desprenderse de su viejo vehículo debe entregarlo a uno de los 469 Centros Autorizados de Tratamiento -conocidos también como CAT- existentes en España. La potenciación de esta actua-

ción es una de las bases de la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso -SIGRAUTO-, una entidad sin ánimo de lucro constituida por fabricantes, desguazadores y fragmentadores.

Para que un centro autorizado de tratamiento pueda recibir en sus instalaciones un vehículo fuera de uso e iniciar por consiguiente su tratamiento, el titular del mismo debe entregarlo junto con la do-

cumentación. A partir de aquí, el centro lleva a cabo la descontaminación del vehículo. Dicho proceso retira todos los líquidos y elementos que confieren al vehículo fuera de uso la condición de residuo peligroso -aceites hidráulicos o la caja de cambios, entre otros-.

Una vez se ha descontaminado el coche, el procedimiento determina la retirada de todos aquellos componentes reutilizables y materiales reciclables. En esta fase se avalúan y retiran los elementos susceptibles de ser empleados posteriormente, siendo claramente identificados y almacenados para su comercialización.

Por último, los vehículos son triturados hasta un tamaño de entre 20 y 40

centímetros para, a continuación, pasar por unas aspiradoras y unos ventiladores soplantes en los que se retiran los materiales menos pesados. Tras esto, mediante corrientes magnéticas se separan los metales férricos -los cuales se envían a la siderurgia para la elaboración de nuevos materiales- de los denominados «residuos pesados», compuesto de gomas, plásticos y otros materiales metálicos no férricos. Esta última fracción se envía a unas plantas -llamadas de medios densos- en las que los materiales son sometidos a distintos procesos de segregación, como por ejemplo flotación, mesas densimétricas e, incluso, corrientes de inducción.

Iniciarán un servicio de retirada y tratamiento de coches abandonados

El Concello de Lalín, en colaboración con la Diputación Provincial de Pontevedra, pondrá en marcha un servicio de retirada, transporte y tratamiento de vehículos fuera de uso para proceder a su tratamiento y descontaminación por parte de la empresa especializada Vigo Uno.

A través de un convenio firmado por el presidente de la Diputación, Rafael Louzán, y el alcalde de Lalín, José Crespo, la citada empresa estará a disposición del ayuntamiento lalinense para recoger los vehículos abandonados o fuera de uso que se consideren residuo, conforme a las disposiciones legales vigentes.

La firma viguesa recogerá los automóviles y los depositará en sus instalaciones, para proceder a su descontaminación. Entregará luego al gestor final autorizado cada uno de los residuos derivados del vehículo fuera de uso, llevando un control de cada uno de ellos. Al mismo tiempo, la empresa ¿como Centro Autorizado de Tratamiento? expedirá el correspondiente certificado de destrucción que acredite el final de la vida útil del vehículo retirado, incluyendo los matriculados en otros países; el Concello lalinense se compromete a facilitar a la empresa la información y documentación necesaria para recoger el vehículo, realizar su posterior documentación y darlo de baja en Tráfico. El Concello de Lalín había contactado, hace años, con una empresa para deshacerse de los vehículos abandonados. Ahora acaba de adherirse al convenio con la Diputación, al igual que A Estrada, Silleda, Forcarei, Cerdedo y Dozón.

El negocio de los catalizadores

Un centenar de denuncias en Valencia. En los últimos meses se ha detectado un incremento en el número de denuncias por el robo de catalizadores, principalmente en vehículos industriales y todoterrenos. Esta codiciada pieza, cuyo valor oscila entre los 300 y los 3.000 euros, contiene metales preciosos como el platino, el paladio y el rodio.

IGNACIO CABANES VALENCIA El catalizador, esa pieza con forma cilíndrica situada junto al tubo de escape del vehículo -que sirve para eliminar parte de los gases tóxicos producidos durante la combustión de la gasolina-, se ha convertido en los últimos meses en uno de los botines más valiosos para los ladrones de chatarra. Pues para lo que muchos conductores es un simple elemento del engranaje del coche, para

los delincuentes, que conocen que entre sus componentes hay metales preciosos, es una joya relativamente fácil de robar.

Los robos se producen tanto en vehículos particulares como en desguaces, para posteriormente vender los catalizadores sustraídos, a través de intermediarios, a fundiciones en el extranjero para poder extraer los metales preciosos: platino, paladio y rodio.

Según las informaciones consultadas por este periódico, se tiene constancia de más de 100 denuncias por robos de este tipo en lo que va de año en la provincia de Valencia. La mayoría de los robos denunciados son en vehículos industriales o todoterrenos, ya que en este tipo de transportes altos esta pieza es mucho más accesible para los ladrones.

"Nosotros hemos detectado un incremento en la solicitud de recambios de catalizadores por parte de nuestros clientes en la zona de Levante y Cataluña y tenemos conocimiento de al menos 100 denuncias", explicaron fuentes de una empresa de camiones.

De hecho, en este tipo de vehículos además de una mayor facilidad para robar la pieza sin necesidad de gatos o otros elementos para levantar el coche, los catalizadores son de mayor tamaño y por tanto el precio que se paga por ellos en el mercado negro es superior, llegando a los 300 euros.

El precio real de mercado de un catalizador de un turismo oscila entre los 300 y los 800 euros, pero en el caso de vehículos industriales la cifra se dispara a los 1.000 y 3.000 euros, según apuntaron fuentes de un taller mecánico, lo que supone un gran desembolso para la víctima del robo.

Testimonio

En esta situación se encuentra José, vecino de Mislata, quien el miércoles de la semana pasada descubrió que le habían robado el catalizador de su camión grúa. "Lo aparqué por la noche en un descampado y cuando a la mañana siguiente arranqué el motor noté un sonido extraño, y se encendió el testigo de alerta", relató este afectado. "Al llamar al taller me dijeron que mirara debajo del camión, que seguramente tenía el tubo de escape en el suelo y así era", confesó. Le habían robado el catalizador.

"Cuando fui a la policía me dijeron que era el tercero que robaban en una semana", explicó José, a quien la reparación le ha costado 5.000 euros. "Sólo la pieza ya te cuesta 3.000 euros sin IVA", se lamentó el afectado.

Por su parte fuentes de la policía nacional de Valencia aseguraron que no hay una gran incidencia de casos como el de José. Esto se debe en parte a que muchas de las víctimas de estos robos nunca llegan a denunciar los hechos ante la policía ya que no lo cubre el seguro y sólo lo comunican a los talleres y fabricantes.

TRAVEGA cree innecesario el convenio de retirada de coches de la Diputación

La Asociación Gallega de Tratamiento de Vehículos (TRAVEGA), que celebró su asamblea general el pasado viernes, considera innecesario el convenio suscrito por la Diputación de Pontevedra con municipios menores de 50.000 habitantes para la retirada de vehículos abandonados de sus calles. Fuentes de la directiva recuerdan que el organismo provincial había realizado la contratación directa del servicio a una empresa de Vigo, y tras protestas del sector realizó la adjudicación por concurso, que ganó de nuevo la firma viguesa. Pero consideran que el convenio, al que se han adherido 43 municipios de la provincia, cierra las puertas a desguaces que cuentan con las autorizaciones necesarias para efectuar este trabajo.

Añaden, en ese sentido, que en Pontevedra se contabilizan hasta 37 CAT ?Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos?, con una distribución geográfica que permite dar cobertura a los distintos municipios, por lo que desde el colectivo cuestionan un convenio que provoca en la práctica desplazamientos desde Vigo para recoger un vehículo abandonado, por ejemplo, en Dozón, cuando en la propia comarca dezan existen dos desguaces con posibilidad de efectuar esa labor, al igual que A Estrada cuenta con otra firma autorizada.

Indican que todas estas empresas venían realizando su trabajo correctamente y responsabilizan a los ayuntamientos de que pudiese haber coches abandonados en sus calles por no actuar con mayor diligencia, pero no porque los CAT de la provincia no cumplieren con su labor. Indican que, tanto Tráfico como Medio Ambiente, recomiendan a los usuarios que pretenden dar de baja sus coches los desguaces autorizados más próximos. En la zona, Lalín, A Estrada, Silleda, Forcarei, Cerdedo y Dozón se adhirieron al convenio.

Los ecologistas reclaman el cierre de un desguace ilegal en Siero

Solicitan al Principado y al Ayuntamiento que tome medidas contra este gran foco de contaminación situado en el Alto la Madera

La Coordinadora Ecoloxista d'Asturies (CEA) acaba de denunciar ante el Servicio de Residuos de la Viceconsejería de Medio Ambiente y ante el Ayuntamiento de Siero la existencia de un desguace ilegal en la antigua cantera de La Calabaza, en el Alto la Madera, y en las inmediaciones de la carretera AS-246.

Los ecologistas denunciaron hace dos años esa situación, pero han comprobado de nuevo que siguen almacenándose en la parcela todo tipo de residuos peligrosos, entre ellos automóviles, camiones, neumáticos, electrodomésticos o materiales de construcción, pese a su proximidad con un numeroso grupo de viviendas del pueblo.

«Resulta evidente que la explotación abandonada se ha convertido en un vertedero de todo tipo de residuos, donde no hay ni las más mínimas condiciones de almacenamiento, muchos de ellos peligrosos», lamentaron ayer los denunciantes.

Según la CEA, este desguace ilegal vulnera las normas de obligado cumplimiento por parte de los gestores de residuos autorizados de Asturias, que están recogidas en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, y el el Real Decreto 833/1988, de 20 de

julio. Y contraviene también el decreto 1383/2002, que desarrolla el Plan Nacional de Vehículos al final de su vida útil e incorpora al derecho español una directiva de la Unión Europea aprobada en el año 2000. «Ambos documentos buscan reducir al mínimo las repercusiones sobre el medioambiente de los VFUs para contribuir a la protección y mejora de la calidad ambiental y a la conservación energética», señalan.

Pavimento impermeable

Los ecologistas subrayan que las instalaciones en las que se desguacen vehículos, deben disponer de unos espacios adecuados para su recepción y almacenamiento antes de proceder a su descontaminación. Estos centros deben ajustarse a la cantidad de vehículos disponibles y estar dotados de pavimento impermeable e instalaciones para la recogida de derrames, de decantación y separación de grasa. Además, deben disponer de equipos para el tratamiento de aguas, incluidas las pluviales, que han de ser tratadas conforme a la reglamentación sanitaria y medioambiental vigente antes de su posterior eliminación.

«Resulta extraño que ni el Principado ni el Ayuntamiento de Siero haya paralizado esta actividad ilegal ubicada en una población, que tiene un tamaño considerable», afirman, máxime tratándose de un foco evidente de contaminación por la presencia de baterías, aceite u otras sustancias peligrosas, «sin ningún control y en una manifiesta precariedad».

En consecuencia, los ecologistas han solicitado a las autoridades la clausura inmediata del desguace y la retirada de todos los residuos allí vertidos para trasladarlos a un gestor autorizado. También piden a la administración que exija al propietario «la descontaminación del lugar sin demora, para evitar más impactos que los ya producidos en el tiempo que debe llevar esta actividad irregular en la zona».

La coordinadora confía en que los nuevos gobiernos que tomen posesión en el Principado y en el Ayuntamiento de Siero «den una solución a este problema ambiental en el concejo, ya que las anteriores no hicieron nada para paliarlo».

11 de Junio de 2011: El Correo.com

La Policía Municipal de Eibar envía al desguace cerca de 80 vehículos al año

Se trata de coches viejos, y también nuevos, abandonados en la vía pública o a nombre de empresas inexistentes

Al margen de lo que pueda parecer, el trabajo de los Policías Municipales va más allá de multar a los coches mal estacionados. Test de alcoholemia, medición de los ruidos en bares, apertura de puertas en domicilios, denuncias sobre graffitis, coches abandonados o perros sueltos son sólo algunas de las tareas diarias de la guardia urbana.

Desde la irrupción de la crisis en el panorama económico y social, hay un tipo de actuación municipal que ha ido en aumento: la retirada de vehículos abandonados en vía pública o a nombre de empresas que han desaparecido ya.

El jefe de la Policía Municipal, Jose Miguel Calle, asegura que «con la crisis han aumentado los 'pufos' relacionados con los vehículos. Por ejemplo, se multa un coche que está a nombre de una empresa y luego descubrimos que dicha empresa no existe por lo que no se abonan los impuestos correspondientes».

El coche se lleva al depósito municipal y comienza la búsqueda del propietario del vehículo que tiene un plazo de 15 días para presentar la documentación legal necesaria para retirarlo. «En ocasiones se ha dado que la empresa tenía dos propietarios y ninguno se responsabilizaba del coche», recalca Calle.

Cuando esto ocurre, o no se localiza al propietario («en este caso también se deben seguir unos trámites y unos pasos»), el coche pasa a ser desguazado. «Al año enviamos cerca de 80 vehículos al desguace».

Entre ellos están los vehículos antiguos abandonados pero también vehículos nuevos. «Por ejemplo, hay inmigrantes que están regresando a su país y dejan el coche abandonado en Eibar». Entre los vehículos nuevos que pasarán 'a mejor vida' se encuentran un C3 o un Mercedes Benz.

Algunos de estos coches se 'donan' a los estudiantes de Elgoibar que cursan ciclos relacionados con el mantenimiento de vehículos.

Pero en el depósito municipal eibarrés también se encuentran vehículos que no se pueden enviar al desguace porque están retenidos por orden judicial, bien sea porque sus propietarios se encuentran en la cárcel o bien porque se usarán esas propiedades para pagar a las víctimas de algún delito cometido por el dueño del mismo.

Entre esta particular 'flota' del depósito el bien máspreciado es sin duda un Ferrari.

Pisos patera

Otro de los problemas a los que se debe enfrentar la Policía Municipal son los denominados pisos patera. Como explica el jefe de la guardia urbana «se trata de pisos en los que hay empadronadas hasta 30 personas».

Calle resalta que «el fraude en el empadronamiento es muy habitual» y explica cómo funciona este tipo de 'engaño'. «El propio inmigrante viene a Eibar, (o algún amigo que ya reside aquí le ayuda) se empadrona y regresa a su país. Después de un tiempo vuelve y solicita las ayudas que le corresponden por residir cierto tiempo en la ciudad».

En Eibar se han detectado ya cinco «pisos patera» en los que no reside nadie, o casi nadie, pero en los que están empadronados varios ciudadanos.

13 de Junio de 2011: Interconomia.com

Entrevista a Manuel Kindelan, director general de SIGRAUTO

“Los fabricantes se esfuerzan por hacer sus vehículos fácilmente reciclables”

“Sería conveniente un nuevo plan para la renovación del parque automovilístico español” | “Con la crisis, están dejando de sustituirse unos 200.000 coches”



Cuando un vehículo llega a su fin de vida, debe ser llevado a un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT). Desde ahí, entra en una cadena en la que se recuperará cerca del 95% de sus materiales. SIGRAUTO es una asociación española que se encarga del tratamiento medioambiental de los vehículos fuera de uso.

¿Cómo vive la crisis?

También la sufrimos. Ahora la gente tiende a no cambiar de coche, lo que hace que haya mucha menos afluencia de vehículos fuera de uso a las instalaciones.

¿Por qué normativa se rigen los centros de tratamiento y reciclaje?

Hay una legislación europea del año 2000 que iguala lo que debería ser el tratamiento de todos los vehículos al llegar al final de su vida útil. España fue uno de los primeros países que la traspuso (2003). A partir de ahí, ha habido una reconversión de los antiguos desguaces en instalaciones adecuadas, se ha profesionalizado el sector y ha aumentado lo que se aprovecha del vehículo.

¿Qué parte se debe reutilizar, según la ley?

En 2015, un 95% debe ser reciclable. Teniendo en cuenta la composición compleja de los vehículos, lo que sí hay es un esfuerzo de los fabricantes por hacer sus vehículos más fácilmente reciclables. Un coche de los años ochenta tiene un salpicadero hecho de un material que era una mezcla de plásticos. Hoy hacen lo mismo, pero utilizando sólo un polímero, un polipropileno, que da las condiciones adecuadas, pero que es fácilmente reciclable.

¿Qué se hace con el material reciclado?

Genera un mismo material que se vuelve a emplear. Todo el acero, que viene a ser un 70% del peso del vehículo, se envía a fundiciones y vuelve a emplearse. Lo mismo pasa con los plásticos. En cuanto a la batería, es casi un ciclo cerrado. El plomo se recicla y su destino es nuevamente la fabricación de baterías. Los neumáticos, por ejemplo, se utilizan para áreas infantiles, asfaltos...

¿Qué piensa del envejecimiento del parque?

Sería conveniente un nuevo plan para su renovación. Estimamos que unos 200.000 vehículos siguen circulando. Se dejan coches antiguos, menos respetuosos con el medio ambiente y con la seguridad.

Un coche en trozos de 10 cm.

Cuando un vehículo acaba su vida útil, se lleva a un centro de tratamiento. Primero se descontamina, se extraen los elementos que dañan el medio ambiente (aceites, batería, filtros...) y lo que conviene recuperar (neumáticos, vidrios...). Después, pasa al desmontaje, porque hay piezas que pueden servir para reparar otros vehículos. Cuando se ha hecho la descontaminación y reutilización, se compacta y se envía a las plantas fragmentadoras, grandes trituradoras que dejan el vehículo en trozos de unos 10 centímetros. Entonces se utilizan diferentes tecnologías para separar los materiales reutilizables, como el acero, el cobre o el aluminio.

El Ayuntamiento ordena retirar once coches abandonados

Los propietarios de los automóviles, que se encuentran en diferentes calles de la ciudad, deben retirarlos de la vía pública en el plazo de un mes

El Ayuntamiento ha ordenado la retirada de once vehículos que se encuentran abandonados en diferentes calles de la ciudad a sus propietarios, según ha publicado en el Boletín Oficial de la Provincia.

Los respectivos dueños de once coches supuestamente abandonados -así lo considera el Ayuntamiento basándose en la ley sobre Tráfico- en la plaza Escultor Mon Vasco, ronda de Monte Alto, Ricardo Labaca, Regata Cutty Sark, calle La Paz, Paseo de los Puentes, Xubias de Abaixo, Antonio Machado, Juan Díaz Porlier, avenida Montserrat y confluencia de las calles Arcadio Liaño Flores y Monasterio de Caaveiro, deberán retirarlos de la vía pública en el plazo de un mes. Transcurrido este plazo, el Ejecutivo local procederá a su traslado a un centro autorizado de tratamiento de vehículos para su posterior destrucción y descontaminación.

La Administración coruñesa ha ordenado también la retirada de quince vehículos abandonados en el depósito municipal, previo pago de las tasas establecidas, en el plazo de un mes.

Ecología y discapacidad se aúnan en el desguace de vehículos

El centro ecológico de vehículos Trameve, en Santiago de Compostela, emplea a 14 personas discapacitadas. Es un referente entre los 475 centros autorizados de tratamiento de vehículos en España.

Apenas huele a aceite usado, ni a anticongelante u otros fluidos tóxicos que contienen los vehículos, en el centro ecológico de vehículos Trameve, a las afueras de Santiago de Compostela. El exquisito rigor medioambiental de este centro autorizado de tratamiento de vehículos (C.A.T) le ha valido ser premiado por la Consejería de **Medio Ambiente** y Desarrollo Sostenible de la Xunta con la máxima puntuación entre 96 centros auditados de toda España.

Aquí están catalogadas hasta 71.000 piezas de vehículos fuera de uso tras llegar al final de su vida útil o que han sido siniestrados. Desde 2002, la ley obliga a los propietarios coches a entregarlos en uno de los 475 centros repartidos por España. Una vez en un centro autorizado de tratamiento de vehículos, que gestiona la asociación SIGRAUTO, el vehículo se somete a una operación de descontaminación, que pasa por la separación o extracción de los fluidos y otros elementos peligrosos.

A partir de ahí, la normativa permite la venta de piezas de ocasión aún útiles para otros vehículos en funcionamiento.

Trameve **vende todo tipo de piezas**, desde el motor hasta la carcasa del coche. Un particular puede ahorrarse entre el 50% y el 90% en la compra de una pieza respecto al fabricante. Y se puede recuperar hasta el 85% de un vehículo. En este negocio, Trameve da un paso más.

En su nave de 13.000 metros cuadrados a las afueras de **Santiago de Compostela**,

en mitad de parajes a cual más verde, trabajan **14 personas con discapacidad física**, expertos que en algunos casos dan el salto a la empresa privada por su conocimiento del sector. "Este tipo de iniciativas es la única forma de que muchas de estas personas accedan a un puesto de trabajo", explica Luis Penido, gerente del centro.

Trameve es a su vez una de las asociaciones miembro de la Confederación Gallega de Personas con Discapacidad Cogami, una entidad sin ánimo de lucro que ha creado 14 iniciativas que dan empleo a más de 600 personas en Galicia y en otras Comunidades Autónomas. Entre estas empresas de carácter social figura Coregal, un pequeño gigante del reciclado de residuos urbanos no peligrosos.

La compañía arrancó en 1993 con 5 trabajadores. Hoy da empleo a más de 120 personas y abarca el servicio de reciclado de papel, cartón, plásticos, metales, madera, vidrio, electrodomésticos o envases ligeros. Cogami entró a principios de año en el mayor concurso eólico gallego, que repartió 2.325 MW de potencia instalada en Galicia. Gas Natural Unión Fenosa fue la gran ganadora de la convocatoria.

19 de Junio de 2011: Diario elalmeria.es

Las chatarrerías y desguaces también sufren la crisis

Las empresas de reciclado se benefician del quehacer de los que buscan y rebuscan

Jesús Sierra es el responsable de Reciclajes Sierra. La empresa tiene una fuerte proyección a nivel nacional e internacional y están centrados en la recogida de chatarra para el reciclaje así como de cartones. Sierra asegura que la gente lleva chatarra a las instalaciones en furgonetas, en carros, coches o camiones, pero no se puede concretar una cifra exacta sobre el precio que se paga porque todo va en función de la Bolsa de Madrid.

Aunque la crisis no es invisible para este tipo de negocios, el responsable de esta empresa apunta que hoy en día la demanda está bastante bien, porque China pide mucho material. No obstante, "con el tema de que la cosa está mala, cada vez llegan menos cargamentos", asegura, al tiempo que se atreve a decir que "una de las principales incidencias en este sector ha sido la reducción del número de obras y, por consiguiente, de materiales".

Pero a Reciclajes Sierra no solo llegan chatarrereros. Cada vez son más los que se dedican a la recogida de cartón. Y es que el camino tanto de los metales como del cartón es muy parecido. Todos los días llenan un camión, y al mes, 400 toneladas aproximadamente de materiales. Jesús Sierra cifra en un centenar las operaciones que a diario se realizan en sus instalaciones.

Otra empresa de la provincia es el desguace Soler, que está en la carretera de El Alquián, y que tras 26 años sigue manteniéndose aunque también bastante afectada por la situación de crisis económica que azota el país, según aseguraron a Diario de Almería en sus propias instalaciones.