



# Dossier de Prensa

(Del 03 de Marzo de 2011 al 12 de Abril de 2011)



SIGRAUTO

# **NOTICIAS**

## **Enero-Febrero 2011**

- Revista Ingeniería Municipal: El reciclado de vehículos en el siglo XXI

## **1 de Marzo de 2011**

- Faro de Vigo.es: El Concello ordena precintar un desguace por irregularidades en su funcionamiento.

## **4 de Marzo de 2011**

- Diario Sol.es: El Seprona inspecciona el Depósito Municipal de Vehículos.
- Faro de Vigo.es: Interior ordena controlar las chatarrerías de Vigo y su área para atajar la venta de cobre robado.

## **9 de Marzo de 2011**

- La Cónica de Badajoz.es: Una campaña intenta erradicar el abandono de coches en talleres.

## **10 de Marzo de 2011**

- Diario Heraldo.es: Multas de más de 600 euros por abandonar coches en la calle en Teruel.
- El Periódico de Aragón.com: Un espectacular incendio destruye varias toneladas de chatarra.

## **11 de Marzo de 2011**

- Autoprofesional.com: Los desguaces también están preocupados por la normativa de gases fluorados.

## **13 de Marzo de 2011**

- Diario Hoy.es: La segunda utilidad de los coches.

## **14 de Marzo de 2011**

- El Día digital.es: La sombra del cierre planea sobre muchos desguaces.

## **16 de Marzo de 2011**

- Xornal de Galicia.es: Imputados funcionarios y Consejeros del Cabildo de El Hierro por un delito ecológico.

#### 20 de Marzo de 2011

- [Interceonomía.com](#): El reciclaje es una práctica ecológica en un centro como Cesvi Recambios.

#### 25 de Marzo de 2011

- [El Día digital.es](#): La crisis ha llegado también a los desguaces alcarreños.

#### 26 de Marzo de 2011

- [El Día digital.es](#): El depósito vuelve a aglutinar todas las gestiones de retirada de vehículos.

#### 30 de Marzo de 2011

- [El Día.es](#): El alcalde decreta el desguace de una treintena de vehículos abandonados en la vía pública.

#### 1 de Abril de 2011

- [Ambientum.com](#): ¿Cuándo los residuos dejan de serlo?

#### 6 de Abril de 2011

- [Hoy.es](#): Las carreteras de la provincia se llenan de coches más viejos.

#### 10 de Abril de 2011

- [La Voz de Galicia.es](#): Una empresa privada se encarga de su reciclaje.

#### 11 de Abril de 2011

- [La Opinión.es \(Tenerife\)](#): Los coches abandonados se disparan por la crisis.

25 años  
1986-2011

▶ protagonistas

## El reciclado de vehículos en el siglo XXI

▶▶▶ Manuel Kindelan  
Director General  
SIGRAUTO

SIGRAUTO lleva colaborando con la revista *IMU* desde el año 2002 informando sobre la gestión de los vehículos al final de su vida útil. Para nosotros es un placer y un honor poder contribuir con esta tribuna en este número especial de la revista y en ella expondremos brevemente los principales logros que se han alcanzado en este ámbito en los primeros diez años del siglo XXI.

### PUNTO DE PARTIDA: LA DIRECTIVA 2000/53/CE Y EL REAL DECRETO 1383/2002

Para la publicación de la Directiva 2000/53/CE sobre gestión de vehículos al final de su vida útil hubo de llegarse, tras casi dos años desde el inicio del proceso, a un Comité de Conciliación entre el Consejo y el Parlamento Europeos del que finalmente salió el texto definitivo publicado el 21 de Octubre del año 2000. Los dos años largos que duró la elaboración del texto de la Directiva son un signo evidente de la importancia de las medidas adoptadas y las repercusiones de las mismas para los sectores afectados y la propia administración.

De forma resumida, los principales cambios que se introdujeron con esta Directiva eran:

- Descontaminación como primer paso del tratamiento de un vehículo.
- Creación de un sistema de recogida a través de instalaciones de tratamiento autorizadas.
- Certificado de Destrucción para dar de baja los vehículos.
- Aumento de los niveles de reutilización, reciclaje y valorización.

- Responsabilidad de los productores (garantía de entrega sin coste).

Con la publicación de la Directiva se iniciaba el proceso de transposición de la misma al derecho interno de cada Estado Miembro. Este proceso no estuvo tampoco exento de grandes debates y llevó también su tiempo llegando a superarse los plazos fijados por la Directiva en la mayoría de los países.

La transposición en España se produjo el 3 de Enero de 2003 (aproximadamente 8 meses después del plazo límite fijado por la Directiva) al publicarse en el B.O.E. el Real Decreto 1383/2002, de 20 diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil. España se convertía así en el quinto país en transponer la Directiva.

### PRINCIPALES LOGROS ALCANZADOS EN ESTOS 10 AÑOS DEL SIGLO XXI

Antes incluso de la publicación del Real Decreto 1383/2002, todos los sectores involucrados en nuestro país habían decidido trabajar de forma coordinada para dar cumplimiento a los requisitos fijados por la normativa. De esta forma, en Mayo de 2002, las asociaciones de fabricantes e importadores de vehículos (ANFAC y ANIACAM), la de desguazadores (AEDRA) y la de fragmentadores/recuperadores (FER) constituyeron la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos al Final de su Vida Útil (SIGRAUTO). SIGRAUTO es un foro permanente,



en el que se analizan los problemas que afectan al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, buscando las soluciones más adecuadas y tratando de proporcionar a sus asociados los instrumentos necesarios para que puedan cumplir sus nuevas obligaciones medio ambientales relacionadas con dicho tratamiento.

Gracias al esfuerzo de SIGRAUTO y de las asociaciones que la constituyeron, en estos momentos puede decirse que España se encuentra entre los países más avanzados en este campo al haberse logrado una profunda reconversión de los sectores afectados y haber sido posible la implantación de numerosas medidas, muchas de ellas absolutamente pioneras en

Europa, que han permitido que actualmente en España:

- Todos los vehículos sean entregados sin ningún coste para el usuario en Centros Autorizados de Tratamiento (CAT).
- Todos los vehículos sean descontaminados y los residuos generados entregados a gestores para su correcta gestión medioambiental.
- Todos los vehículos se den de baja de forma telemática desde los CATs evitando a los usuarios desplazamientos y dándoles una mayor garantía en el trámite.
- Exista una infraestructura de tratamiento más que suficiente para las necesidades existentes y de altísimo nivel técnico en comparación con el resto de países de la UE.



- Se hayan alcanzado los ambiciosos objetivos de recuperación (80% de reutilización y reciclado y 85% de recuperación total) fijados por la normativa para el periodo comprendido entre 2006 y 2015.

- Se hayan producido importantes avances en los procesos de recuperación de los distintos materiales y componentes que aún no son recuperados.

### PRINCIPALES RETOS DE FUTURO

A pesar de los grandes logros alcanzados hasta la fecha y la buena situación en la que se encuentra la gestión de los vehículos al final de su vida útil en España, el futuro sigue presentando numerosos retos que desde SIGRAUTO se espera que, con la colaboración de las Administraciones públicas, las empresas fabricantes e importadoras de vehículos, los centros autorizados de tratamiento de VFU y los frag-

mentadores seamos capaces de superarlos y obtener nuevos resultados positivos para un sector de gran importancia para la economía española.

El principal de estos retos será sin duda lograr que en España se alcancen los objetivos de recuperación fijados por la normativa para el año 2015 (85% de reutilización y reciclado y 95% de recuperación total) ya que se trata de un objetivo muy ambicioso que va a suponer necesariamente el desarrollo de nuevas tecnologías y procesos de recuperación.

Para finalizar, sólo indicar que la gestión de los vehículos al final de su vida útil es cosa de todos, empezando por los usuarios que tenemos la obligación de entregar nuestro vehículo fuera de uso en un centro autorizado de tratamiento que garantizará la correcta gestión medioambiental del mismo. Para poder localizar uno de estos centros puede consultar la web [www.sigrauto.com](http://www.sigrauto.com). •

## **El Concello ordena precintar un desguace por irregularidades en su funcionamiento**

**Incumplía la licencia urbanística y almacenaba material metálico sin seguridad**

El Concello ordenó ayer el precinto de la chatarrería Samper-Refeinsa Galicia S.L. por irregularidades urbanísticas y medioambientales. Patrullas del Seprona de la Guardia Civil y de la Policía Local inspeccionaron la nave de Sárdoma y detectaron "múltiples deficiencias, entre ellas la compactación de vehículos sin haberlos descontaminado antes".

La operación se produjo a instancias del gobierno local, tras comprobar en sucesivas revisiones que el negocio realiza tratamiento de materiales metálicos pese a que este cometido "no está amparado por la licencia de actividad que se le otorgó". Un informe del técnico supervisor de Medio Ambiente, Sanidad y Consumo advertía ya en el año 2006 que "la nave carece de sistema de recogida perimetral y tienen que producirse forzosamente vertidos hacia el río en los días de lluvia dada su proximidad". Las sospechas por negligencia en esta empresa culminaron el 11 de noviembre pasado con una orden de paralización. Al confirmar que Samper la incumplía y continuaba trabajando con normalidad, ayer la Policía Local intentó precintar de nuevo el negocio, pero el dueño se negó alegando que los agentes no tenían una autorización judicial.

De forma simultánea, el Seprona realizó ayer por la mañana una segunda inspección en otra chatarrería de la ciudad para comprobar que su funcionamiento cumple con la normativa. Esta operación se produce después de que la Policía Local decomisara la semana pasada 1.000 kilogramos de cobre y ayer la Policía Nacional informara de la detención el fin de semana de tres jóvenes de nacionalidad portuguesa de 18 a 25 años a los que se incautó gran cantidad de cobre. El material había sido robado el 13 de febrero en el país vecino.

## **El Seprona inspecciona el Depósito Municipal de Vehículos**

**Después de que este medio levantara semanas atrás el "presunto" desguace ilegal que alberga**



En la mañana de ayer, viernes, los efectivos del Seprona (Servicio de Protección de la Naturaleza de la Guardia Civil), hacían acto de presencia en las instalaciones del Depósito Municipal de Vehículos con objeto de efectuar una inspección de las instalaciones y, más concretamente, de la posible existencia de un desguace ilegal de vehículos cuya existencia había sido denunciada por Estepona Información en dos de nuestras ediciones del pasado mes de Febrero. Según ha podido conocer nuestra

redacción los agentes de la Guardia Civil habrían mostrado especial interés por el depósito de recipientes de aceite procedentes de los vehículos sometidos a descontaminación para lo que no estarían autorizados al carecer de la licencia de Centro Card.

## **Antecedentes**

Hace unas semanas un folleto perdido en una calle de Estepona llevó a los redactores de nuestro periódico a darse de bruces con la existencia de una empresa, "Desguaces Estepona - Venta de piezas usadas de coches y motos", acompañado de un número de teléfono fijo y otro móvil cuyos datos postales nos llevaron hacia el Camino de Pantoja, lugar donde se encuentra ubicado el Depósito Municipal de Vehículos. Una llamada telefónica solicitando información sobre diversas piezas confirmó en boca del empleado que nos atiende que el lugar donde pueden obtenerse son las instalaciones municipales adjudicadas en concesión administrativa a la empresa malagueña Reciclados Desguaces Industriales y de Automoción P&V, SL.

## **Licencia de actividad**

El depósito, además de carecer de la licencia de actividad, presenta las mismas irregularidades que la concesión que disfrutó la empresa Rimasa en los ejercicios 2003 a 2009 con la diferencia de que esta última estaba en poder de la licencia de Centro Card para la descontaminación de vehículos al final de su vida útil mientras que la concesionaria actual no ha podido dar cumplimiento a tal condición, establecidas en el pliego de condiciones que regían el concurso. Por otra parte, la falta de licencia y la inexistencia de informes favorables en materia urbanística y medioambiental impiden que la concesionaria pueda disponer de la acometida legal de luz y agua, así como que se cumplan los distintos parámetros que formaban parte del pliego de condiciones que regía el concurso por el que fue adjudicada.

A tal efecto, el pasado 19 de febrero, publicamos un extenso informe sobre los incumplimientos observado, algunos de los cuales formaron parte de los baremos que permitieron que la beneficiaria obtuviera la concesión por un margen inferior a un punto frente a su competidora.

## **Apatía municipal**

Según ha podido conocer Estepona Información, la policía local de Estepona no recibió de sus máximos responsables la orden de actuar tras las denuncias publicadas en nuestro periódico más allá de señalar la obligatoriedad de rotular los vehículos con el anagrama municipal, sin que se haya efectuado a la concesionaria para la mínima comprobación y seguimiento de lo denunciado por nuestro periódico. A este respecto, debemos señalar que al menos un miembro de la policía local tiene contacto diario con las instalaciones dada la obligatoriedad de que la grúa vaya acompañada por un agente de forma permanente. Este hecho, unido a nuestra denuncia, han podido ser el detonante de la actuación de la patrulla de la Guardia Civil en el ámbito de sus competencias.

**4 de Marzo de 2011: Faro de Vigo.es**

## **Interior ordena controlar las chatarrerías de Vigo y su área para atajar la venta de cobre robado**

**Miembros de la Guardia Civil, de la Policía Local y agentes de paisano inspeccionan los establecimientos en busca de material ilícito**

Las chatarrerías y desguaces de Vigo y su área están en el punto de mira de las fuerzas de seguridad. La instrucción de la Secretaría de Estado del Ministerio de Interior de erradicar la compra-venta y sustracción de cobre ha puesto a estos establecimientos bajo sospecha. Desde hace dos semanas Guardia Civil y Policía Local trabajan de forma coordinada en la detección de material ilícito y ya han intervenido en al menos cinco establecimientos del área viguesa, confirmando fuentes de la investigación que en alguno de ellos ya se ha localizado material de dudosa procedencia.

Las inspecciones de estas últimas semanas en Vigo son las primeras que se realizan en la provincia y se ha elegido la ciudad para iniciar la ofensiva por su actividad industrial y por acumular casi una treintena de negocios dedicados al tratamiento de chatarra y metales. La campaña parte del trabajo de calle de agentes de paisano de la Policía Judicial y de la Unidad Medioambiental de Intervención Rural (UMIR) de la Policía Local, que realizan visitas a los negocios y en cuanto detectan alguna partida de metal sospechoso dan parte para que se organicen controles sorpresa. "Se ha avanzado mucho en la detección de quienes roban el cobre, pero no de quien lo compra. Ahora se trata de romper la cadena delictiva", reconocen fuentes de la investigación, volcada en dejar al descubierto la cadena de intermediarios que dan salida a las miles de toneladas de metal robadas en la ciudad solo en el último mes.

### **Tres toneladas en una semana**

Febrero fue especialmente activo en la persecución de este tipo de delitos. Comenzó con el robo del tendido eléctrico de los campos de fútbol de Meixoeiro y Cabral y la detención de ocho personas por sustraer diez toneladas de material, pero los resultados se han sucedido sin descanso, con la incautación la semana pasada de casi 3.000 kilogramos de cobre robado y la primera orden de precinto de una chatarrería dictada por el Concello. Era el mismo establecimiento en cuyas inmediaciones se detuvo unos días antes a tres hombres en una furgoneta llena de chatarra cuya procedencia no pudieron acreditar.

"Del material incautado y las declaraciones de los detenidos ya se ha obtenido importante información sobre proveedores de cobre", reconocen fuentes próximas a la operación, que continúa abierta y prepara nuevas inspecciones en negocios de Vigo y municipios de los alrededores.

Esta campaña específica, la primera que se realiza en la provincia con esta magnitud, coincide con la demanda de soluciones planteada por la Asociación Provincial de Empresarios de la Construcción (APEC) a la Subdelegación del Gobierno. El sector se siente perseguido por los ladrones de cobre y está reforzando la seguridad de las obras para impedir que continúe el saqueo al que se han visto sometidos en el último año. Siendo uno de los colectivos más sensibles, se da la casualidad de que precisamente el Ministerio del Interior, que promueve la operación contra la compra-venta de cobre, acaba de editar un decálogo con pautas de seguridad orientado a proteger a empresarios de la construcción. El Gobierno pretende que sean más precavidos y que adopten un papel más activo en la resolución de los casos, instalando localizadores en la maquinaria de valor y visitando los lugares donde se oferta material de obra de segunda mano.

**LA POLICIA LOCAL ESTA INFORMANDO A TODOS LOS INTERESADOS.**

### **Una campaña intenta erradicar el abandono de coches en talleres**

**El establecimiento puede enviarlos al desguace en un plazo de cuatro meses. "Olvidarse" de los vehículos, es una práctica cada vez más extendida.**

La Policía Local ha puesto en marcha una campaña informativa dirigida a la población en general y a los talleres de reparación de vehículos de la ciudad con el fin de dar a conocer qué medidas contempla la nueva Ley de Tráfico, en vigor desde el 25 de mayo del 2010, para evitar que se abandonen los vehículos en los talleres, con el consiguiente perjuicio que se ocasiona a estos negocios.

Esta es una práctica que se ha agudizado debido a la crisis, según la patronal Ganvam (asociación nacional de vendedores de vehículos a motor, reparación y recambios), que representa a 51.000 talleres, un 80% del sector.

El superintendente de la Policía Local, Juan José Venero, aseguró hace unos días que "llegan a la Inspección propietarios de talleres con muchos problemas porque hay vehículos que se abandonan, bien porque el presupuesto de la reparación no interesa o no lo pueden pagar y los dejan allí".

Por ello, en la Oficina de Atención al Ciudadano de la Policía Local se facilitará información sobre los pasos que se deben dar para solucionar este problema.

Los talleres podrán realizar un requerimiento al dueño del vehículo cuando hayan transcurrido dos meses desde que lo dejó, advirtiéndole de que en un mes debe recogerlo y abonar la reparación.

Si no hay respuesta, el taller solicitará a la Jefatura de Tráfico el inicio del expediente administrativo. Entonces Tráfico dará al dueño del vehículo un mes para retirarlo. Si no hace caso, autorizará al taller para que se gestione la baja del vehículo y lo lleve al desguace, lo que se puede hacer cediéndolo a la Policía Local.

### **Multas de más de 600 euros por abandonar coches en la calle en Teruel**

**Los propietarios que dejen sus coches serán multados con sanciones de 601,02 euros por no atender a los requerimientos de retirarlos o regularizar su situación.**

El **Ayuntamiento de Teruel** ha impuesto varias sanciones de 601,02 euros a los propietarios de vehículos por dejarlos abandonados en la vía pública y no atender a los requerimientos de retirarlos o regularizar su situación, y ha recordado que no se pueden dejar en las calles.

El pasado año se abrieron 143 expedientes por este asunto, siendo 119 en el año 2009 y 148 en el año 2008, según consta en la memoria anual que recoge las actuaciones de la **Policía Local**.

En lo que respecta a los expedientes del año pasado, en 96 de ellos se procedió por parte de los propietarios a regularizar la situación del vehículo implicado, mientras que 23 coches fueron trasladados a un **Centro Autorizado de Tratamiento de**

**Vehículos** (CAT) para su posterior destrucción y descontaminación, como indica la **Ley de Tráfico** que atribuye la competencia de ordenar ese traslado a los municipios. Los 24 expedientes restantes estaban todavía en trámite cuando se redactó la memoria.

Cuando se detecta un vehículo estacionado con síntomas de llevar bastante tiempo inmovilizado, y se comprueba que permanece estacionado por un periodo de tiempo superior a un mes en el mismo lugar y presenta desperfectos que hacen imposible su desplazamiento por sus propios medios o le falta la placa de matrícula, se solicita autorización para su tratamiento residual.

Con todo esto documentado, se requiere al titular del vehículo que en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente al de la notificación proceda a la retirada del vehículo de la vía pública. En caso de que no se retire en el plazo de tiempo marcado, se procede a su traslado al CAT para su descontaminación y posterior reciclado. Además se incoa procedimiento sancionador contra el propietario del vehículo.

En caso de que no haya respuesta por parte del propietario o las alegaciones que presente no sean admitidas, la ley prevé la imposición de una **multa de 601,02 euros al propietario del vehículo por considerar infracción grave el abandono**, vertido o eliminación incontrolado de cualquier tipo de residuo no peligroso sin que se haya producido un daño o deterioro grave para el medio ambiente o se haya puesto en peligro grave la salud de las personas.

Desde el **Consistorio turolense** se ha hecho un llamamiento a los propietarios de vehículos para que no los abandonen en la vía pública, dado el foco de suciedad que eso supone, además de que puede ser peligroso para los viandantes.

**10 de Marzo de 2011: El Periódico de Aragón.com**

**SINIESTRO EN EL PARQUE DE RECICLADO.**

**Un espectacular incendio destruye varias toneladas de chatarra**

**El fuego produjo una gran columna de humo visible desde toda Zaragoza. Un retén de bomberos ha vigilado las llamas toda la noche.**

Un incendio de grandes proporciones destruyó en la tarde de ayer varias toneladas de chatarra prensada y descontaminada en un desguace del Parque Tecnológico de Reciclado (PTR), en el barrio zaragozano de La Cartuja Baja. La violencia de las llamas provocó una gran columna de humo gris visible desde casi toda Zaragoza, pese a que la instalación de reciclaje dista unos 15 kilómetros del centro de la ciudad. Numerosas personas se alarmaron al ver la densa humareda que se cernía al sureste de Zaragoza y bloquearon las centralitas telefónicas de los equipos de emergencia.



La chatarra incendiada se hallaba junto a una montaña de bombonas de butano inutilizadas

El incendio se inició sobre las 15.30 horas e inmediatamente se desplazaron al lugar del siniestro diez dotaciones del Cuerpo de Bomberos de Zaragoza, con un total de 34 efectivos. "Hubo que movilizar a bomberos que estaban fuera de servicio, pues no

podíamos dejar desatendidas las salidas normales dentro de Zaragoza", indicó una fuente del 080.

Se desconoce la causa del incendio, que no causó daños personales. Fuentes de la empresa señalaron que los restos metálicos se hallaban limpios, sin ningún tipo de combustible ni sustancias tóxicas o peligrosas. Pero el ayuntamiento indicó que en la zona afectada había materiales diversos (caucho, plástico, aceite industrial, gasolina y gasóleo) que alimentaron las llamas una vez iniciado el fuego.

Las llamas se cebaron en una montaña de chatarra de automóviles y electrodomésticos muy próxima a otra donde se acumulaban viejas bombonas de butano vacías y perforadas.

Los bomberos, que utilizaron un brazo articulado para acercarse al foco del incendio, aplicaron las mangueras para extinguir las llamas e impedir su avance hacia las naves de reciclado y una extensa campa abarrotada de vehículos listos para el desguace.

CORTAFUEGO Además, la empresa de reciclaje, López Soriano, destinó tres grúas para abrir un cortafuego, con el fin de que las llamas no pudieran alcanzar una nave cercana donde había un depósito de gasoil.

"Ha habido suerte de que no hiciera viento", señaló ayer Laureano Garín, concejal responsable de Bomberos. "Aun así, habrá que dejar un retén toda la noche para evitar que el fuego se reavive", añadió. De hecho, una vez controlado el fuego, a las 21 horas, los bomberos se dedicaron a refrescar la zona afectada desde varios ángulos de ataque.

## 11 de Marzo de 2011: Autoprofesional.com

**Adecova debate sobre la manipulación de los sistemas de aire acondicionado fuera de uso**

### **Los desguaces también están preocupados por la normativa de gases fluorados**

El desconcierto que reina entre los talleres que durante los mantenimientos del aire acondicionado del vehículo manipulan gases fluorados también existe entre los operarios del desguace que hacen lo propio con este tipo de sistemas la final de su vida útil. Tanto es así, que el tema, la adaptación a la nueva normativa que exige acreditar los conocimientos adecuados, fue uno de los protagonistas de la Asamblea General de la patronal de los desguazadores valencianos, Adecova-, celebrada en el marco de la reciente feria de Soluciones Medioambientales Ecofira 2011. También se habló de la actividad del comercio de recambios -usados- que lleva a cabo el sector.

En el marco de Ecofira, el jueves 17 de febrero Adecova celebró su Asamblea General, con una asistencia de más de ochenta personas, en la que se debatieron los retos que el sector del desguace debe afrontar. Entre los participantes, destacados miembros de la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (SIGRAUTO) y la nacional de los desguaces, Aedra.

Asuntos como la formación para la manipulación de gases fluorados, la importancia de que se respete la



cadena de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, o la caracterización de los vehículos industriales fueron algunas de las cuestiones que se abordaron por los asociados de Adecova.

El stand conjunto con el que Adecova y SIGRAUTO participaron en ECOFIRA 2011 ofreció información sobre la actividad que el sector del desguace desarrolla como parte de su compromiso medioambiental. Además de emitir un video divulgativo, se mostraron diversas piezas exhibidas en una original vitrina realizada a partir de componentes de vehículos. El objetivo, resaltar la apuesta que el sector empresarial de los desguaces realiza a favor de la reutilización y el comercio de recambios usados.

El Presidente de Aedra destacó la importancia de dar a conocer al público que visitó el stand la labor desarrollada por los CATs, como parte de la cadena de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, ya que en muchas ocasiones los ciudadanos desconocen cuál es el destino de su automóvil una vez se desprenden de él.

**13 de Marzo de 2011: Diario Hoy.es**

## **La segunda utilidad de los coches**

**Los desguaces actúan como centros de reciclaje de vehículos; muchas piezas vuelven a usarse**

Acaba de entrar un Seat Ibiza dañado en un lateral. Con un solo vistazo, él ya sabe qué va a poder aprovechar del coche. Lo primero que hace José María Brú, encargado de Desguaces Brú, en Badajoz, es comprobar si arranca, la temperatura, los kilómetros (tiene 93.000) y qué piezas están tocadas. No se ha equivocado en su primera valoración. «Se ha doblado el chasis y ha afectado al esqueleto, pero hay partes que se pueden recuperar. El motor, por ejemplo, funciona».

Brú ha pagado 700 euros por este Seat Ibiza 'inservible', pero sabe que ha hecho buena compra. Con ese coche va a ganar, mínimo, un 30% más de lo que le ha costado. Primero, porque el vehículo no llega a los 100.000 kilómetros, el límite que se ponen para reutilizar las distintas partes; y segundo, porque es un modelo muy común del que, habitualmente, le reclaman muchas piezas. «El dueño no tenía seguro a todo riesgo y dice que no le compensaba arreglarlo. Ese coche en el mercado vale 6.000 euros, y la reparación ronda los 9.000».

A Desguaces Brú llegan, de media, tres vehículos al día. Ha habido épocas con más actividad; se han registrado hasta ocho coches diarios, «principalmente cuando se ha lanzado algún 'plan renove'», pero con la crisis son menos las entradas. «Sin embargo, ahora se venden muchas más piezas que antes». De hecho, cuando un cliente va a por una debe esperar pacientemente hasta ser atendido.

El Seat Ibiza es una buena adquisición, «yo lo prefiero a un Ferrari», bromea. Prueba de ello es que antes de que se haya desmontado, ya hay un cliente (normalmente son talleres, aunque también hay particulares) que estaba esperando un motor de este modelo y otro que buscaba los faros y el paragolpes. «Los coches que más se venden en el mercado son los más rentables para nosotros, como el Peugeot 207, el 307, el Ibiza, el Clio, el Megan...».

Brú ya tiene apuntadas -y memorizadas- las piezas que se van a reciclar de este Ibiza, «además del motor, los faros y el paragolpes, también sirven dos puertas, el alternador, la caja de cambios, el motor de arranque y el compresor del aire acondicionado».

## La batería, un peligro

Antes de empezar con el desmontaje, la ley obliga a descontaminar el vehículo, hay una zona habilitada para ello y un protocolo de actuación. «Lo primero que hay que quitar es la batería, es el elemento más peligroso porque si salta una chispa puede provocar fuego enseguida, y no nos podemos permitir un incendio en un desguace. Después se eliminan todos los líquidos, uno a uno». Para llevar a cabo esta labor disponen de una máquina especial en la que hay distintos depósitos para los diferentes fluidos (líquido de frenos, anticongelante, aceite...). Todo tiene que estar muy bien separado y etiquetado si no quieren llevarse una multa de Medio Ambiente. «Hace poco casi nos sancionan porque la pegatina de uno de los contenedores estaba un poco desgastada», se queja Brú.

Con el vehículo libre de peligros, se inicia el proceso de desguace. «Las primeras piezas que se retiran son, lógicamente, las que ya están vendidas, como el motor y los faros». En sacar el primero se tardan unos 20 minutos. Mientras que dos mecánicos llevan a cabo esta labor Brú comenta que éste, en fábrica, puede valer unos 4.000 euros; «en el desguace lo tenemos por 600 ó 700 euros. El cliente aquí se ahorra alrededor de un 70% en el precio. Y tiene la garantía de que, si no funciona, se puede devolver. Hay quince días de prueba». Aunque también reconoce que hay quien no se fía de lo que se vende en un desguace, «aunque esto ha cambiado mucho». No obstante, el negocio de la segunda mano no convence a todo el mundo.

Brú también explica de qué tipo de coches se 'alimentan': «Éste, por ejemplo, es por un accidente de tráfico. Aproximadamente el 30% de los que entran al año es debido a esta causa. Muchas veces, con los golpes que traen, nos damos cuenta de que los sistemas de seguridad funcionan». Y apunta: «En los seis años que llevamos funcionando, en unos quince casos ha muerto el titular del vehículo, la verdad es que teniendo en cuenta el estado en el que han llegado aquí muchos coches, son pocos los fallecidos...».

Añade que también hay otro tipo de accidentes como el caso de «un contenedor que sale ardiendo y el fuego afecta al vehículo aparcado justo al lado. Como le entre el polvillo ese que se desprende del fuego, está perdido».

El resto de la 'materia prima' que llega al desguace son coches viejos. En ese caso, la tasación es bastante menor. «Recuerdo un caso de un cliente que venía con un Seat Panda de hace 20 años y decía que su coche estaba nuevo, pero que lo entregaba porque ya no le renovaban el carné de conducir», indica. «Pero claro, nosotros funcionamos según el precio de mercado. Hay que tener en cuenta que un coche empieza a perder valor justo en el momento en que se matricula. Hay vehículos por los que pagamos 80 ó 100 euros y lo máximo que yo he llegado a dar han sido 2.000 euros, pero porque sabía que iba a reutilizar muchas de sus piezas. Lo más importante es la edad, pero también influye el estado. Ya puede estar muy nuevo un coche que si tiene tal porrazo que no se puede aprovechar nada, por ese coche no pago nada».

En el caso del Seat Panda, su dueño no obtuvo 'recompensa' a cambio de dejar su vehículo allí. «Lo único que podíamos hacer era darle de baja y ahorrarle el trámite de ir a Tráfico. Y al final lo aceptó».

Ese procedimiento de dar de baja al coche ya se puede hacer directamente desde los desguaces. Un programa informático que está conectado a la oficina principal permite

que, en cinco minutos, el vehículo esté 'fuera'. De este modo su dueño ya no tiene que pagar el impuesto de circulación.

Los mecánicos siguen trabajando en el Seat Ibiza. Ya han sacado las piezas 'adjudicadas'. Éstas ahora se empaquetan y se montan en una furgoneta rumbo a su nuevo destino. «El motor es el corazón del coche, lo más importante y, normalmente, lo más caro. Después, por precio, están los airbags y la caja de cambios», quiere subrayar Brú.

El resto de las partes aprovechables del coche (como el motor de arranque, la caja de cambios, el alternador...) irán pasando, poco a poco, a la zona del almacén, esto es, una auténtica tienda de repuestos compuesta de numerosas estanterías, cada una con un producto determinado. «Aquí lo tenemos todo organizado y las piezas están informatizadas. De manera que cuando viene el cliente preguntando por una en concreto, la buscamos en el ordenador y en un minuto sabemos si la tenemos». Aunque, muchas veces, ni siquiera hace falta este proceso. Cuenta Brú que trabajando en un desguace uno se da cuenta de que todos los coches, por sistema, tienen siempre una pieza que da fallos. Cada modelo tiene su propia 'tara'. Y éstas son las más demandadas, pero es muy difícil encontrarlas de segunda mano.

Otra de las cosas que se aprende en un desguace es que, en la mayoría de los accidentes de tráfico, la parte afectada es la frontal. «Las pocas partes delanteras de coches modernos están muy solicitadas».

### **Sólo venden, no montan**

Aunque la mayoría de los clientes que acuden a los desguaces son los talleres, también hay particulares que pasan por allí en busca de, por ejemplo, «un espejo que le han roto el fin de semana o a por un juego de llantas porque está harto de perder los tapacubos». Brú vuelve a comparar precios: «Si una llanta cuesta 300 euros, aquí tenemos las cuatro por ese misma cantidad». Pero también quiere dejar claro un asunto: «Nosotros sólo vendemos, no montamos, no nos interesa, para eso están los talleres, que son nuestros clientes».

Como anécdota, añade: «También viene gente con una botella de agua y te dice que si se puede llevar un poquito de anticongelante... O viene otro a por unas pastillas de freno de segunda mano. Nosotros, éstas, por seguridad, no las reutilizamos».

El Seat Ibiza ya está prácticamente desguazado. Lo único que queda ya es convertirlo en chatarra y venderlo como tal. Una grúa lo lleva al exterior y allí una máquina prensadora se encarga de convertirlo en un compacto bloque de hierros. «Esta chatarra es de la más barata porque está mezclada con el plástico, la goma...».

Y ahí acaba la vida del coche. Pero de este, por lo menos, se han podido reutilizar muchas de partes. «Hay otros vehículos que van directamente a la zona de prensado. Aproximadamente, el 25% de los que entran».

Como ejemplo, Brú cuenta el caso de un cliente que, con el coche prácticamente recién sacado del concesionario (y sin seguro a todo riesgo), cuando apenas había recorrido 15 kilómetros, tuvo un accidente. No hubo serios daños personales pero se quedó sin vehículo. «Lo trajo aquí y se fue directamente a la prensa para convertirse en chatarra, y tuvo que seguir pagándolo... Eso duele».

Por eso, dice Brú, cuando uno trabaja en un desguace, «hay muchas veces que se te quitan las ganas de comprarte un coche nuevo».

Consecuencia de la caída en las ventas de automóviles

## La sombra del cierre planea sobre muchos desguaces

**A la entrada cada vez menor de turismos para su achatarramiento hay que sumarle la caída que viene experimentando en los últimos meses el precio de la chatarra.**

La grave crisis que viene arrastrando el mercado de automoción está pasando factura a otro de los sectores que aparentemente podrían verse más beneficiados, y que no es otro que el de los desguaces o centros autorizados de tratamiento de vehículos fuera de uso (CAT). Y es que según explicaba a Economía y Empresas Fernando García Arellano, presidente de la asociación que agrupa a los 42 establecimientos dedicados a esta actividad en Castilla-La Mancha, la entrada de automóviles en



estos establecimientos ha caído de forma espectacular en los últimos dos años y únicamente las exportaciones de piezas a países como Marruecos, Nigeria o Libia están permitiendo cuadrar las cuentas a duras penas. "El problema radica en que muchos centros, sobre todo los situados en localidades pequeñas, están al límite y sus posibilidades de supervivencia son prácticamente nulas", afirma.

Algo que no resulta extraño si se tiene en cuenta que sólo en el último año el número de vehículos dados de baja para su destrucción y tratamiento en los CAT ha descendido en casi un 33% y que de recibir una media de entre seis y ocho coches diarios se ha pasado a uno o dos, como mucho.

A esto hay que añadirle que por un coche prensado el desguace recibe ahora cerca de doscientos euros, lo que supone casi la mitad de lo que se pagaba hace dos años y una cifra muy por debajo de todos los gastos derivados de la descontaminación y de la gestión implicadas en las distintas fases del proceso.

### Valorización de neumáticos

Fernando García Arellano va más allá al criticar abiertamente la última medida de ahorro energético aprobada por el Gobierno referente a la ayuda de veinte euros por cada neumático "eficiente" que se compre. "Es algo absurdo que no va a incentivar la adquisición de este tipo de neumáticos, entre otras cosas porque no se ha informado a la gente que una rueda ecológica cuesta de media doscientos euros", afirma. Por ello, entre las principales reivindicaciones defendidas por la Asociación Regional de Desguaces se encuentra la de promocionar la valorización de los neumáticos usados, más que el incentivo a la compra.

Una opción que, según matiza su presidente, no paliaría la difícil situación que atraviesa actualmente el sector, y que serviría para aumentar el compromiso medioambiental.

## **Imputados funcionarios y Consejeros del Cabildo de El Hierro por un delito ecológico**

El mismo día que en el Ministro de Industria, Turismo y Comercio, D. Miguel Sebastián, visitaba la isla de El Hierro y resaltaba la conciencia ecológica del equipo de gobierno del Cabildo Insular, eran citados a declarar consejeros y funcionarios de la corporación en los Juzgados de Valverde ante la Fiscal de Medio Ambiente, todos ellos imputados por un delito ecológico.

Según manifiesta la asociación cultural en defensa del medio ambiente Ossinisa, el sumario de este caso se inició en el año 2006 con la denuncia del Complejo Medioambiental de La Dehesa. Sin embargo, a la misma se han unido todos los vertederos gestionados por el Cabildo de El Hierro en la actualidad. Las imputaciones que pesan sobre los consejeros comprenden delitos contra los Recursos Naturales y el Medio Ambiente, así como contra la Salud Pública.

La toma de declaraciones que estaba prevista en el Juzgado de Valverde para el día 14 de marzo se ha aplazado para el día 1 de abril, dado que ni los abogados de los imputados ni la fiscal pudieron trasladarse a la isla por las inclemencias meteorológicas.

La situación de los vertederos gestionados por el Cabildo de El Hierro es tan grave, que la Administración de Justicia ha tomado medidas cautelares urgentes en varios de ellos. Asimismo, a las Diligencias Previa se suma una nueva denuncia interpuesta por la Asociación Canaria de Desguaces (ASCAD), por un presunto tratamiento inadecuado de los vehículos fuera de uso (VFU). Esta asociación llevó a cabo una investigación al respecto, instando posteriormente al Juzgado de Valverde para que elevara consulta a la Jefatura de Tráfico. La finalidad de este proceso era conocer cómo se tramitaban en El Hierro las bajas de estos VFU sin certificados de destrucción, al no existir un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT). Estas irregularidades hacen que se estudie una posible implicación de funcionarios de las distintas administraciones implicadas.

Ossinisa asevera que desde el 1 de enero de este año, la Jefatura Provincial de Tráfico no admite los certificados de trámite de baja de VFU expedidos por el Cabildo de El Hierro, ya que no se acredita el cumplimiento de la normativa vigente aplicable a estos residuos. A su juicio, esta situación supone un problema medioambiental de considerables consecuencias, que unido a la ausencia de nuevas celdas de vertido y a la inoperatividad del Complejo Ambiental Insular, conduce nuevamente a la incineración indiscriminada de todo tipo de residuos. La misma que fue denunciada en 2006.

“La imagen de isla 100% reciclable promovida por el Presidente del Cabildo de El Hierro, D. Tomás Padrón Hernández, como modelo mundial de la gestión de los residuos y avanzadilla de Canarias en esta materia, fue durante muchos años avalada por la prensa nacional e internacional, que actuaron como meros escribanos de las autoridades insulares. Sin embargo, fue la Revista Green (de Greenpeace) la que puso como ejemplo de desastre ecológico los vertederos de El Hierro”, afirman.

Ossinisa también critica el despilfarro llevado a cabo por la institución insular para mantener la marca de “Reserva de la Biosfera” y “Desarrollo Sostenible”, frente a la

cual señala la realidad de una isla sin red de alcantarillado, sin celdas de vertido ni centros de reciclaje, y con un problema grave de contaminación del acuífero. "Se promulga la compra de 1000 vehículos eléctricos anuales, mientras asistimos a una situación de quiebra económica del Cabildo y a las mayores tasas de desempleo en el Hierro", aseveran.

Finalmente, Ossinisa hace responsable indirecto de la situación de los vertederos al ya desacreditado Diputado del Común de Canarias, a quien presentó varias quejas y alegaciones durante años. Pese a que se le explicó la situación aportando documentación y fotos, éste no actuó, archivando sus quejas y no personándose en la isla para corroborar in situ unos hechos presuntamente delictivos que afectaban a la salud pública de los herreños. "Su pasividad e indiferencia característica nos motivo acudir a la Fiscalía de la Audiencia Provincial de Tenerife, quien actuó de inmediato ante la gravedad de los hechos, demostrando una vez más su eficacia y diligencia en la protección del Medio Ambiente

**20 de Marzo de 2011: Interceconomía.com**

## **El reciclaje es una práctica ecológica en un centro como Cesvi Recambios**

**Las piezas de un coche, no relacionadas con la seguridad, pueden ser reutilizadas sin problemas, lo que contribuye a que los vehículos sean más eficientes y ahorren energía durante su vida útil**

Es muy difícil imaginar nuestro desarrollo sin el automóvil, pero hasta hace relativamente poco tiempo no nos planteábamos qué suponía el final de su vida útil, para nuestro entorno y el medio ambiente. Ése es el principio que hizo nacer Cesvi Recambios, el Centro Autorizado de Tratamiento (CAT) de Cesvimap (Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Mapfre). Cuando se habla de "fin de vida útil", incluso de reciclado de piezas, resulta casi inmediato pensar en desguaces, con todas las connotaciones que parece tener la palabra, pero no sólo los desguaces han pasado a ser algo muy diferente a lo que nosotros considerábamos antes, sino que los nuevos centros de reciclaje resultan asombrosos, por la cantidad de tecnología que incorporan, por el trabajo que se lleva a cabo en ellos y por lo que su existencia supone de beneficio al medio ambiente. Centro de referencia Cesvi Recambios es el mejor ejemplo de lo que hablamos. Diseñado por el Departamento de Ingeniería de Cesvimap, no existe una instalación en Europa con tan alto grado de automatización para dicha actividad. En su interior, todo está cuidado, cada cosa tiene su lugar, nada escapa al exhaustivo control de los trabajadores. Los puestos de trabajo en el centro son ergonómicos, el movimiento de los vehículos está automatizado y perfectamente organizado, cuenta con un programa informático de gestión de desarrollo propio, cada pieza lleva incorporado un etiquetado detallado, numerosos contenedores permiten la discriminación de los diferentes materiales y la recuperación de las piezas.

Desde el momento en que entra un coche por la puerta de Cesvi Recambios, vehículo considerado pérdida o siniestro total, hasta la expedición de las piezas, el control de calidad en las diversas fases es absoluto. Procesos Cesvi Recambios, como buen centro de referencia, cumple las recomendaciones de la Directiva 2000/53/CE y su transposición, así como la Norma UNE 26470 EX. Los vehículos que recibe el centro tienen como mucho 4 años de vida y proceden, al menos de momento, de siniestros de Mapfre. Cuando un perito informa de un siniestro, Cesvi Recambios estudia el tipo de daños, el propio vehículo y su ubicación y, con esos datos, decide comprarlo, o no. La descontaminación del vehículo –extracción de residuos peligrosos–, la reutilización de las piezas en buen estado para el mismo fin para el que fueron diseñadas, el reciclaje de su materia prima y la valorización energética de los

materiales son los cuatro procesos que están relacionados directamente con la protección del medio ambiente en un centro como Cesvi Recambios. Todos esos pasos conducen al aprovechamiento de las materias primas y de los procesos industriales, así como a la reducción del consumo de energía consiguiente.

El primer paso que efectúa Cesvi Recambios al recibir en una campa los vehículos, es descontaminarlos en un plazo inferior a 30 días. La campa ha de tener unas características determinadas, que cumplan la normativa, como un hormigón específico que no filtre y un sistema de sumideros que dirijan los fluidos a unas cubas de decantación para separar los hidrocarburos, con el fin de que nada contamine el alcantarillado. Una vez catalogado, el vehículo pasa al interior de una nave, donde es sometido a una inspección que determina qué piezas son recuperables y cuáles interesan. Después se empieza con la descontaminación de todos los líquidos, que se almacenan en unos depósitos especiales, gestionadores de residuos.

### **Eficiencia e información para ser rentables**

Es innegable que la reutilización de piezas en buen estado ayuda a mejorar el medio ambiente, entre otros motivos porque no se vuelve a emplear materia prima, porque no es necesario trabajarla de nuevo, con lo que eso significa en ahorro de energía, de tiempos de trabajo y de costes económicos. Cuando un coche llega al fin de su vida por el problema que sea, es probable que algunas de las piezas queden igual que cuando el vehículo salió de fábrica, tal puede ocurrir con un parachoques, un cristal, una puerta, el capó, el espejo retrovisor, un asiento o mil y una piezas más que no se ven afectadas por el suceso ocurrido. Ignacio Juárez, de Cesvirecambios, nos comentaba que ha planteado a la Fundación Mapfre la posibilidad de crear una beca para realizar ese estudio y que ha sido aprobada. Una noticia que ayudará a que tomemos conciencia de lo positiva que es una labor como la que se realiza en Cesvi Recambios.

Por otro lado, el proceso de venta que lleva a cabo el centro es de lo más sencillo, ya que además del canal telefónico, Cesvi Recambios posee una página web donde se puede realizar hasta una visita virtual, desde el menú "Quiénes somos". Además, cuenta con un álbum de fotos que muestra los procesos, el equipamiento y las herramientas que se emplean en el centro de trabajo.

En cuanto a la venta, las piezas, tras ser verificadas pasan a una sección de la web. No sólo son piezas mecánicas, de electricidad y electrónica, sino también accesorios, elementos amovibles de la carrocería, que pueden incorporarse directamente al proceso de reparación de un vehículo sin necesidad de ser remanufacturadas o reacondicionadas.

Cesvi Recambios es un centro operativo y eficiente, lo que favorece su crecimiento. En palabras de Ignacio Juárez: "Nosotros vamos aumentando nuestra capacidad de desmontaje al mismo tiempo que vamos aumentando nuestra capacidad de venta, porque el mercado de este tipo de piezas es bastante voluble, no se mantiene estable. Hemos ido aumentando a medida que ha ido creciendo nuestro mercado, lo que también nos ha dado la posibilidad de controlar perfectamente el stock, algo que es fundamental para nosotros, porque nos ayuda a conocer lo que tenemos, a evitar que se quede obsoleto, no se pueda vender y al final lo tengamos que llevar a gastos".

Y también: "Nosotros introducimos un criterio de eficiencia económica. Por ejemplo, si desmontamos un retrovisor y en el almacén, de ese mismo, tenemos trescientos, y yo estoy vendiendo 10 al mes, quiere decir que tengo retrovisores almacenados para treinta meses, por lo que no me interesaría desmontarlo, desde un punto de vista económico. Cruzamos las piezas que son susceptibles de recuperar con nuestras existencias y de ahí seleccionamos lo que interesa".

Todo lo que en el vehículo está relacionado con seguridad es desechado por Cesvi Recambios, que ni lo vende a usuarios ni a talleres, sino a empresas legalmente establecidas para verificar que las piezas están en buen estado y que pueden volver otra vez al mercado o ser remanufacturadas. Eso ocurre con ruedas, motores, cajas de dirección, transmisiones, airbags...

Como dato curioso, son algo más de 3.000 vehículos los que se tratan en Cesvi Recambios cada año, pero el centro no descarta la posibilidad de seguir creciendo, lo que parece ser la vía lógica, ya que sus numerosos clientes aumentan, dentro y fuera de nuestras fronteras, y solicitan partidas completas de piezas.

Lo que después de haber trabajado con el vehículo no es aprovechado, el desecho, queda unido y en ello hay un sinfín de materiales, plásticos, cristales, textiles... pero el centro se encarga de seleccionar y separar esos materiales para poder recuperar el material básico de las piezas: hierro y derivados, plásticos, aluminio, cobre, cristal, lo que también será vendido posteriormente.

En cuanto a las piezas, después de su extracción, algunas se lavan y otras no. Motores, cajas de cambio y arranques, se lavan, pero las piezas de chapa, que después han de ser tratadas, no. Los motores, por ejemplo se retractilan y se preparan para ser vendidos.

Las piezas que están en perfecto estado se seleccionan, catalogan y guardan en un impresionante almacén, de 100 metros de largo por otros tantos de ancho y más de 20 de alto, donde un robot, manejado por un ordenador, localiza y controla los contenedores donde se almacenan las piezas. El valor añadido de Cesvi Recambios radica en el exhaustivo análisis y comprobación de las piezas que vuelve a poner en circulación, para ser utilizadas con idéntica función con la que se construyeron, en la manipulación cuidadosa de las mismas, y en la minimización o eliminación total de errores en su identificación, que supondrían para el cliente una pérdida de tiempo. Investigando constantemente la manera socialmente más responsable de tratar los siniestros totales de los vehículos, Cesvi Recambios resulta una iniciativa ecológica de referencia.

Además, la utilización de piezas usadas en el mercado ofrece cada vez una mayor confianza, ya que en su mayoría son las que incorporó el fabricante del vehículo durante su diseño. Cesvi Recambios garantiza la fiabilidad de sus piezas y no comercializa las relacionadas con la seguridad.

### **Cesvirecambios es un centro autorizado**



Cualquier usuario que quiera desprenderse de su viejo vehículo debe entregarlo en un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT). Los fabricantes e importadores de vehículos en España han concertado una red de CATs para los usuarios, sin coste, a través de la asociación, SIGRAUTO.

La Asociación Española para el tratamiento medioambiental de los vehículos fuera de uso (SIGRAUTO) nació por acuerdo de las asociaciones que representan a los principales sectores involucrados en la cadena de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. SIGRAUTO es un foro permanente, en el que fabricantes e importadores, fragmentadores y desguaces de automóviles, a través de sus respectivas asociaciones sectoriales (Anfac, Aniacam, Aedra y Fer), analizan los problemas que afectan al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, buscando soluciones adecuadas y tratando de proporcionar a sus asociados los instrumentos necesarios para que puedan cumplir las obligaciones medio ambientales relacionadas con el sector.

Dichas obligaciones dimanaban de la Directiva 2000/53/CE y su Real Decreto de transposición al derecho interno español (1383/2002), que establecen los objetivos para 2006 y 2015. Según la misma, en 2006 la reutilización y valorización de los vehículos al final de la vida útil debía alcanzar un mínimo del 85 % del peso medio, por vehículo y año, amentándose también la reutilización y reciclado hasta un mínimo del 80%. En enero de 2015, con respecto a todos los vehículos al final de su vida útil, deberá aumentar la reutilización y la valorización hasta un mínimo del 95% del peso medio por vehículo y año. En este mismo plazo, deberá llegar la reutilización y el reciclado hasta un mínimo del 85 %.

## 25 de Marzo de 2011: El Día digital.es

**“Hemos pasado de recibir cinco coches al día, a diez en todo un mes”**

### **La crisis ha llegado también a los desguaces alcarreños**

**Algunos hablan de pérdidas de 25% y otros aseguran que ha sido del 50%. El año 2010 fue algo mejor que 2009, “gracias a las bonificaciones”.**

En Guadalajara existen varios desguaces a los que se puede acudir para adquirir piezas de recambio y en la mayoría han notado un descenso en el número de clientes, tanto los que llevan muchos años como los que han abierto hace relativamente poco y que esperaban tener un mercado mucho mayor.



La grave crisis que viene arrastrando el mercado del automoción está pasando factura a este sector, estrechamente ligado. Puede parecer que los desguaces están consiguiendo más beneficios, pero la realidad está muy lejos de esta suposición porque “entran coches muy viejos y que no sirven casi ni para piezas”, según explica Jesús Martínez, de Desguaces Martínez. “Llevamos año y medio con el negocio y tenemos menos clientes de los que pensábamos”.

Una situación similar tienen en Desguaces Lomar, su dueño, José Luis Moratilla también asegura que “el mercado está muy frío y tenemos casi más gastos que ingresos”. Calcula una pérdida de entre el 20 y el 25 por ciento de beneficios de 2009 a 2010 y afirma que ese descenso se ha multiplicado en lo que va de 2011. “En 2011

vamos peor porque antes había una bonificación en las matriculaciones y aunque la gente también estaba fría, compraban, y ahora nada, está todo muy parado". Por su trabajo, Moratilla acude a menudo a los concesionarios para retirar vehículos y explica que su situación "es incluso peor, han tenido que quitar a la mitad de los vendedores".

En su desguace la crisis también se ha transformado en despidos. "de tres chicos que tenía en el taller me quité a uno y de dos chicas en administración tuve que despedir a una porque al vender menos, había menos papeles y menos trabajo", se lamenta. Eso sí, reconoce que en 2010, gracias a las ayudas estatales, "alguna vez nos traían coches que daba pena desguazarlos porque eran coches muy buenos", sin embargo, ahora la situación ha cambiado. "De cinco o seis coches que entraban hace medio año cada día, hemos pasado a recibir diez al mes", señala.

Otro de los puntos negativos que les está generando la crisis es que se han visto obligados a reducir el precio de las piezas porque "la gente busca mucho y si tú les pides un duro y en otro sitio cuatro pesetas, se van", menciona Moratilla. Por su parte, Jesús Martínez puntualiza que "antes llegaban coches de mejor calidad, pero ahora vienen coches tan viejos que valen pocas piezas".

La crisis no solo ha llegado a los vehículos de cuatro ruedas, sino también a los de dos ruedas. En Recambios Arrastrón se dedican a la compra venta de piezas de motocicletas y sus empleados aseguran que "muchos se creen que nosotros hacemos el agosto pero no es así, ahora los clientes apuran la moto hasta el límite", lo que significa que, al igual que con los coches, muchas de las piezas no sirven y se vende menos. En este negocio han llegado a notar que "se vende hasta un 50 por ciento menos que antes". Cantidades que no todas las empresas pueden soportar

## 26 de Marzo de 2011: El Día digital.es

**Ya se pueden pagar las sanciones y retirar el vehículo en un solo espacio**

### **El depósito vuelve a aglutinar todas las gestiones de retirada de vehículos**

**La mayoría de vehículos acaba en el depósito por aparcar mal o por alcoholemia. Unos 300 vehículos al año acaban en el desguace, aunque algunos pasan hasta cinco años en el depósito. mejoras en el depósito. Se han realizado mejoras en el depósito, pintando 26 plazas de coches y 12 de motos e instalado cámaras de vigilancia y un cajero 24 horas.**

El depósito de la grúa, situado en la estación de autobuses, vuelve a ser el único punto donde se podrán pagar las multas y retirar los vehículos, ya que desde que la Policía Local se trasladó a su nueva sede en la Avenida del Vado, había que acudir allí a abonar las sanciones, para ir a continuación al depósito a retirar el vehículo. Además, se ha instalado un cajero automático donde poder pagar las sanciones con tarjeta o en metálico las 24 horas del día.

También se han instalado dos cámaras de seguridad dentro y fuera del depósito de la grúa y se han limpiado las dependencias, pintando 26 plazas de retirada de vehículos y 12 para motocicletas. Asimismo, se ha reforzado el depósito con tres trabajadores de la empresa encargada de prestar el servicio, Dornier, mientras que ahora la Policía Local actuará sólo "excepcionalmente", apuntó la concejala de Tráfico y Seguridad, M<sup>a</sup> José Agudo.

También se ha aprovechado para retirar del depósito 12 vehículos que llevaban varios años sin ser retirados por sus propietarios, algunos hasta cinco años. No existe un tiempo máximo para la retirada de vehículos del depósito, "depende de las

circunstancias, de si el propietario renuncia a su titularidad, que pasa al Ayuntamiento, con lo que los trámites se reducen incluso a una semana, o si es extranjero o está fuera del país, que puede llevarnos meses”, señaló el jefe de la Policía Local, Julio Establés.

### **Hasta 300 vehículos al año, al desguace**

Normalmente, a los dos meses de que un coche no haya sido retirado del depósito se inician los trámites legales para proceder a su traslado al desguace. En Guadalajara se retiran al desguace entre 250 y 300 vehículos al año.

La mayoría de los vehículos que acaban en el depósito de la grúa es por estacionamientos indebidos o por alcoholemia. Las tasas por retirada de vehículos del depósito de la grúa, sanciones aparte, es de 7,35 euros para ciclomotores; 57,95 euros para turismos; 100 euros para vehículos de más de 1.601 kilos; y de 151 euros para furgonetas y vehículos de más de 5.000 kilos.

También existen tasas por tiempo de depósito por fracciones de una hora, desde los 0,60 euros de los ciclos hasta los 2,75 euros de los vehículos de más de 5.000 kilos. Y la tasa por cada día que pase el vehículo en el depósito oscila entre los 3,40 euros y los 20,15 euros.

### **Sanciones de hasta 500 euros**

Las sanciones por incumplimiento del Reglamento General de la Circulación oscilan entre las más leves, de 80 euros, a las graves, de 200 euros, y las muy graves, que ascienden hasta los 500 euros. Las sanciones graves contemplan el estacionamiento de vehículos en zonas para discapacitados, en zonas de carga y descarga, zonas peatonales, y en general, cuando el vehículo obstaculiza la vía pública. Las sanciones muy graves son sobre todo por alcoholemia, conducción temeraria o negligente y cuando producen riesgos a terceros.

Las más recurrentes en Guadalajara son por estacionar el vehículo en zonas de discapacitados, que suponen unas 60 sanciones al mes, así como por aparcar en carga y descargar, encima de aceras, zonas peatonales, y en general, todos los estacionamientos que ocupen espacio dirigido a otros usuarios de la vía pública. Una reincidencia descarada de las sanciones por aparcar en la ORA también pueden conllevar el traslado del vehículo al depósito. La Policía Local tiene un protocolo interno por el cual no se retiran los vehículos que cuentan con una sola multa, sino los “multireincidentes”, que pueden acumular hasta 100 multas.

### **— Radares en la capital —**

En cuanto a los últimos radares instalados en la calle Francia y la calle Julián Besteiro, y que de momento no han conllevado ninguna multa porque aún no están en funcionamiento las cámaras de vigilancia, la concejala de Tráfico y Seguridad, M<sup>a</sup> José Agudo, se limitó a apuntar que “el radar salta a los 50 kilómetros por hora, y dentro de dos meses veremos si funcionan o no” y recordó que, simplemente, “no hay que pasar de 50 kilómetros por hora”.

**30 de Marzo de 2011: El Día.es**

**El alcalde decreta el desguace de una treintena de vehículos abandonados en la vía pública**

El Ayuntamiento de Santa Cruz de La Palma mandará al desguace a más de treinta vehículos que ha ido recogiendo de la vía pública en los últimos años, después de haber sido abandonados por sus propietarios, que ahora tienen quince días de plazo para formular alegaciones y presentar los documentos y justificaciones que estimen oportunas, según anuncio publicado recientemente en el Boletín Oficial de la Provincia.

Los vehículos afectados tienen más de quince años y oficialmente se desconoce su titular, aunque la mayoría tienen la matrícula, por lo que no parece complicado comprobar quiénes son sus dueños. Es más, entre ellos se encuentra una guagua y un utilitario de una autoescuela, lo que, al menos en estos casos, reduce considerablemente la búsqueda.

Los vehículos están distribuidos en un solar del ayuntamiento y en un terreno cedido por un vecino de la capital, que, como es lógico, podrían ser destinados para otros fines más beneficiosos para la ciudad.

Con esta resolución de la Alcaldía se autoriza el tratamiento residual de los vehículos, así como el traslado de los mismos a un centro autorizado de tratamiento para su destrucción y descontaminación.

**1 de Abril de 2011: Ambientum.com**

## **¿Cuándo los residuos dejan de serlo?**

**Europa ha aprobado el primer Reglamento de fin de la condición de residuo cuyo propósito es estimular los mercados europeos de reciclado. Los residuos generados por las industrias y los consumidores en Europa se vuelven a transformar cada vez más en materias primas secundarias y nuevos productos en vez de enterrarse en vertederos.**

No obstante, faltaban antes unos criterios claros para determinar cuando un material de desecho recuperado dejaba de ser un residuo y podía tratarse como si fuera otro producto o materia prima.

Janez Potocnik, Comisario de Medio Ambiente, ha asegurado que "debemos empezar a tratar los residuos como recursos valiosos y la adopción de estos criterios de fin de la condición de residuo para los flujos de materiales estimulará realmente nuestros servicios e industria de reciclado. Se trata de otro gran paso adelante hacia el cumplimiento del objetivo europeo de conseguir una economía eficiente en el uso de los recursos y convertirse en una sociedad del reciclado".

### **Estimular los mercados de reciclado**

Un objetivo importante de las normas sobre el fin de la condición de residuo es estimular los mercados de reciclado de la UE. Esta medida facilitará la seguridad jurídica y unas reglas de juego equitativas, eliminará cargas administrativas innecesarias en el sector del reciclado gracias a la retirada de las materias primas secundarias limpias y seguras del ámbito de aplicación de la normativa sobre residuos y contribuirá al abastecimiento de materias primas para las industrias europeas.

La falta de criterios claros y armonizados en el pasado se ha traducido en una situación en que varios Estados miembros han establecido normativas distintas y no siempre compatibles para regular los materiales recuperados.

El Reglamento supone que la chatarra limpia y segura no tendrá que clasificarse como residuo si los productores aplican un sistema de gestión de la calidad y demuestran su

cumplimiento de los criterios mediante una declaración de conformidad por cada remesa de chatarra.

Cualquier clase de transformación necesaria (por ejemplo, corte, trituración, limpieza y descontaminación) para preparar la chatarra para su uso final en fábricas o fundiciones debe completarse para que la chatarra pueda dejar de considerarse residuo. Por ejemplo, los coches viejos deben desguazarse, retirarse los fluidos y los compuestos peligrosos y tratarse las partes de metal para recuperar la chatarra limpia, que cumpla los criterios de fin de la condición de residuo.

Se ha procedido a establecer los criterios de fin de la condición de residuo en la nueva Directiva Marco de residuos, cuyo objeto es conseguir unos porcentajes de reciclado mucho mayores y reducir al mínimo la extracción de nuevos recursos naturales. La finalidad a largo plazo es convertir a Europa en una sociedad del reciclado, una sociedad que evite los residuos y que use los que sean inevitables como recursos siempre que sea posible.

La Directiva Marco de residuos se basa en principios acreditados de gestión ambientalmente segura de los residuos y en el establecimiento de una jerarquía de residuos de cinco niveles que fomente la prevención, la preparación con vistas a la reutilización, el reciclado y otras formas de recuperación. La eliminación de residuos en vertederos, que sigue siendo la forma más común de eliminación de los residuos urbanos en la mayoría de los Estados miembros, debe hacerse únicamente como último recurso. La política de la UE en materia de residuos tiene por objeto hacer subir la gestión de residuos en la jerarquía de residuos e introduce el concepto de ciclo de vida para velar por que cualquier medida presente globalmente ventajas frente a otras opciones.

### **Próximas etapas**

El Reglamento entrará en vigor tras su publicación y será aplicable directamente en todos los Estados miembros transcurrido un período de transición de seis meses. La Comisión está preparando ahora los criterios aplicables a otros flujos de materiales que revisten especial importancia para los mercados de reciclado de la UE, tales como el cobre, el papel, el vidrio y el compost.

**6 de Abril de 2011: Hoy .es**

## **Las carreteras de la provincia se llenan de coches más viejos**

**El número de turismos y motocicletas crece un año más a nivel local y provincial por el auge del mercado de segunda mano y pese a la caída de las matriculaciones**

Meses de caídas continuas en las cifras de matriculaciones de vehículos hacían presagiar que los datos referentes al parque móvil de la provincia y la capital pacense habían caído. Pero aunque parezca sorprendente, ha ocurrido todo lo contrario. El número de coches y motocicletas que ruedan por las calles y carreteras de Badajoz ha aumentado un año más. Aunque año tras año el incremento de vehículos en Badajoz ha ido siendo más moderado, lo cierto es que a finales del año pasado la flota provincial y local batió récord.

Según se desprende de los últimos datos publicados por la Dirección General de Tráfico, el año 2010 se cerró con 369.685 vehículos en la provincia (343.004 turismos y 26.681 motocicletas). A esta cifra había que añadir las furgonetas y camiones, entre otros. Esto supone la presencia de casi un 17% más de automóviles que en 2005, en el que se contabilizaban 340.748 unidades (319.349 turismos y 21.399 motocicletas).

De estos, 88.136 (80.238 coches y 7.898 motocicletas) se localizaban en la capital pacense, cantidad que se ha alcanzado después de repetidas subidas y que representa cerca de un 15% más que cinco años atrás cuando había 71.293 coches y 5.113 motocicletas.

Sin embargo, estos números contrastan con los datos que manejan los concesionarios de coches. La situación en el sector es cruda y confirman que cada vez se compran menos turismos nuevos. Al contrario de lo que ha ocurrido con la flota de vehículos, el número de matriculaciones ha ido descendiendo paulatinamente desde que comenzó la crisis económica. Según explica el jefe provincial de Tráfico, Antonio Marín, las matriculaciones han caído un 50%. «Ahora se matriculan unos 10.000 automóviles en la provincia de Badajoz al año, mientras que apenas tres años atrás estábamos entre los 18.000 y 20.000. Nos situamos a niveles de hace casi dos décadas», dice.

Pero, si se venden menos coches nuevos, ¿cómo es posible que en el censo provincial y municipal hayan cada vez más? La clave, según los expertos, hay que buscarla en el mercado de los coches de segunda mano. Aunque en menos cantidad, se siguen comprando vehículos nuevos, la diferencia está en que en lugar de mandar aquellos de más de 10 años de antigüedad al desguace se ponen a la venta en el mercado de ocasión a un precio muy bajo y continúan rodando. Así, se han puesto en circulación nuevas unidades, pero buena parte de las antiguas no se han eliminado y se siguen utilizando. Por esta razón, el saldo es positivo.

## **Bajas**

Esta situación se corrobora tras consultar los datos de bajas, ya que han disminuido en los últimos años. Si en 2009 se mandaron al desguace 3.218 coches en la capital pacense, el año pasado esta cifra cayó a 2.525. La tendencia a nivel provincial es la misma. Si las bajas registradas en 2010 fueron 10.307, el año anterior sobrepasaron las 13.100. «Obviamente, se apuran más los vehículos. Mucho tiene que ver que haya desaparecido las ayudas del plan Prever, 2000E. Esto era una llamada a que muchos entregasen los turismo de más de 10 años al desguace», indica José Antonio Polo, experto en Tráfico de HOY.

Testigo de primera mano de lo que ocurre es Rafael Bru, encargado de Desguaces Bru. Certifica que la entrada de vehículos a este depósito ha caído en picado. «Antes entraban dos o tres coches al día, y ahora llegan uno diario o dos como mucho. Los coches ya no se venden con tanta alegría como hace unos años. En estos momentos la gente mantiene su vehículo todo lo que puede, lo va reparando. No hay duda de que el sector está en declive», dice.

El jefe provincial de Tráfico, apunta que también hay que tener en cuenta el número de transferencias de segunda mano y llegada de turismos usados de otras provincias. «La gestiones de compra venta en la provincia se en torno a los 50.000 vehículos al año, de los que la mitad son de aquí, pero la otra mitad llegan de fuera. En Badajoz entran muchos coches de Barcelona, Madrid o Alicante, lo que también influye en el aumento del parque móvil», agrega.

Como consecuencia, la flota de vehículos está envejeciendo, tal y como reconoce Antonio Marín. «Está aumentando la edad media del parque móvil. Los usuarios no dan de baja los coches y la antigüedad es cada vez más alta», señala.

## **Efectos**

Pero, ¿qué perjuicios tiene el hecho de que el parque móvil esté tan envejecido? Según asegura Marín, el primer efecto recae sobre la seguridad vial. «No sólo puede haber más accidentes sino que los resultados con un coche viejo pueden ser peores.

Con los automóviles más antiguos los incidentes pueden resultar más lesivos», destaca.

Otro de los aspectos en el que influye es el relacionado con el medioambiental. Los turismos de más edad contaminan más. «Consumen más», concreta Polo.

El hecho de que cada vez haya más coches en la calle, pero que las plazas de aparcamiento no aumenten al mismo ritmo también es un problema. «Todos los meses entran más vehículos en las ciudades y, sin embargo, no hay más espacio para estacionar que antes. Esto puede colapsar la ciudad, como ya ocurre en algunas zonas de la capital pacense», argumenta Polo.

El mercado de los coches de bajo precio se mueve en estos instantes más que hace unos años porque el poder adquisitivo de muchos ciudadanos no alcanza para comprar uno nuevo. Para revitalizar el sector de coches nuevos, los expertos sostienen que haría falta otro plan Prever.

«Está claro que es necesario que la economía remonte para que la gente pueda empezar a renovar los más antiguos. Las matriculaciones de coches nuevos se mantuvieron hasta julio del año pasado en la misma línea que años anteriores gracias a las ayudas. Fue a partir de ese mes cuando comenzaron a bajar», asevera Marín.

«El dinero destinado a la medida de los 110 kilómetros/hora se podría haber empleado por otro plan Prever para incentivar la compra de vehículos nuevos. Así, se ayudaría a las empresas y al mismo tiempo se harían rodar unidades que consumen menos y que, por lo tanto, contamina menos el medio ambiente», comenta Polo.

«Para que haya la misma euforia consumista de años atrás, ante todo hay que inyectar al cliente una buena dosis de confianza», sentencia Bru.

**10 de Abril de 2011: La Voz de Galicia.es**

## **Una empresa privada se encarga de su reciclaje**

De reciclar un vehículo abandonado se encarga una empresa privada, que es contratada por el Concello de Ourense para asumir la descontaminación del coche según establece la normativa ambiental vigente.

El primer paso, una vez que se supera el plazo estipulado en la ordenanza municipal, es llevar el automóvil al centro autorizado de tratamiento de vehículos para su destrucción. En ese proceso se retiran los líquidos (aceites, anticongelantes, combustibles, agua, etcétera).

Posteriormente se procede a la retirada de los neumáticos, las baterías y los elementos considerados peligrosos para el medio ambiente. A continuación, se desmontan los componentes que son reutilizables (motor, puertas, amortiguadores, etcétera). Por último, el chasis se elimina con una prensa para más tarde fragmentarlo como chatarra metálica.

Según detallan desde Desguaces Alfonso, uno de los pasos de los que también se encarga esta empresa especializada es el de dar de baja de forma definitiva el vehículo en la Jefatura de Tráfico. Sobre el estado de los automóviles que recogen en las calles de la capital ourensana, un portavoz de la empresa afirma que «suelen estar deteriorados sin ruedas ni placas».

En lo que se refiere a la periodicidad con la que realizan la retirada de los coches de las calles de la trama urbana, en Desguaces Alfonso matizan que depende en gran medida de la carga de trabajo y disponibilidad de los agentes policiales.

**11 de Abril de 2011: La Opinión.es (Tenerife)**

**Santa Cruz**

## **Los coches abandonados se disparan por la crisis**

**El Ayuntamiento se ve obligado a abrir 400 expedientes y a retirar cien vehículos**

**SANTA CRUZ DE TENERIFE** La Policía Local ha detectado un elevado incremento en el número de coches abandonados en las calles de Santa Cruz en los últimos meses. El subinspector José Luis Díaz Martín indica que en lo que va de año ya se han retirado de las calles de la capital más de cien vehículos y se han tramitado más de cuatrocientos expedientes. "La crisis económica también se ha notado en este sentido, pues los ciudadanos no tienen dinero para arreglar sus coches, para pagar los seguros o para pasar la ITV, por lo que los dejan estacionados en la vía pública durante largos periodos de tiempo, cuando la Ley no permite que estén más de diez días parados en un mismo lugar", explica Díaz Martín.

En 2010 se abrieron 1.612 expedientes. Un total de 1.167 coches fueron retirados por sus propios propietarios tras recibir el aviso del Grupo de Vehículos Abandonados, Informes y Notificaciones (Gruva) y 445 tuvieron que ser trasladados al desguace por parte de la Policía Local ante la pasividad de sus dueños. La zona de Santa Cruz en la que más tuvieron que intervenir los agentes, con la retirada de 118 coches, es la de La Salud-La Salle; seguida de Ofra-Costa Sur con 104; el Suroeste con 88; Anaga con 76 y el Centro-Colinas con 59 coches.

El subinspector del Gruva muestra su preocupación ante estos datos sobre todo porque demuestran que los vecinos desconocen que la Policía Local de Santa Cruz presta un servicio "completamente gratuito" de retirada de vehículos, encargándose además del último rodaje. "O también puede ser que no nos llamen para que nos llevemos el coche porque tengan miedo a que les multemos por no haber pagado el seguro o no tener la ITV pasada. Pero en este caso, queremos decirles que si nos avisan, lo primordial es retirar el vehículo de la vía pública", comenta Díaz Martín. Según explica el subinspector, "el problema aparece" cuando lo dejan en un mismo aparcamiento días y días sin moverlo y un vecino denuncia tal hecho o los propios agentes, ya sean compañeros que están en la calle o el propio Gruva, se dan cuenta de la situación.

Entonces comienza un proceso "bastante largo", que conlleva una multa para el propietario, que puede ser muy cuantiosa si no se tiene seguro ni ITV, y que se tenga que esperar hasta un plazo de tres meses, según la nueva Ley 18/2009, de 23 de noviembre por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, para poder quitarlo de la calle y llevarlo luego hasta el desguace.

"Con la anterior normativa, al poco tiempo de que se denunciase el abandono, la Policía Local podía llevar el coche al depósito y comenzar allí todas las notificaciones al propietario. Ahora debe permanecer en el lugar en el que se ha estacionado hasta que se agoten todos los plazos previstos en la ley", dice Díaz. Lo que significa que durante varios meses habrá un aparcamiento menos en Santa Cruz.

Cuando se produce una denuncia, el Gruva coloca una pegatina roja en el vehículo y se lleva a cabo una investigación para comprobar si el coche cumple con los "síntomas de abandono", como por ejemplo que tenga discos de frenos oxidados, ruedas

desinfladas y que acumule basura. Se espera quince días y si en este plazo no se ha retirado, entonces se pone una multa al propietario por dejar el vehículo estacionado en un mismo sitio durante más de 10 días y que oscila entre 90 y 120 euros, y a la que se le puede sumar los 800 euros por no tener seguro.

## **Plazos**

A los 15 días siguientes, es decir, tras el plazo de un mes, el Gruva coloca una pegatina verde y se inician las notificaciones. "Si el titular recibe el primer aviso, tiene un mes para retirar el coche. Si no logramos localizarlo, debemos efectuar la segunda notificación en tres días. Si tampoco así es posible, se publica en el Boletín Oficial de la Provincia, y una vez publicado, el propietario cuenta con otro mes para poder quitar de la vía pública ese vehículo. Y si esto no ocurre, entonces la Policía Local sí puede llevarlo al desguace para su tratamiento residual. Los vecinos creen que el coche sigue en el mismo lugar porque la Policía Local no interviene, pero lo que no saben es que con la nueva ley no es nada sencillo retirar un vehículo de la calle, pues pueden pasar hasta tres meses para que esto ocurra", aclara el subinspector. José Luis Díaz Martín también reconoce que se han dado casos en los que el coche se había dejado estacionado durante más de diez días en un mismo lugar porque su dueño estaba de vacaciones o porque permanecía enfermo en su casa. "Pero sea cual sea la causa, la Ley impide que se utilice un mismo aparcamiento durante más de diez días", indica el subinspector del Gruva.