



Dossier de Prensa SIGRAUTO

(Del 30 de Marzo de 2005 al 27 de Abril de 2005)

NOTICIAS

9/02/2005

- Diario Información: El Seprona denuncia al dueño de un desguace por falsificar certificados para dar de baja a vehículos.

23/03/2005

- Autopista Online: Desguaces ilegales y abandonos. Casi 2,5 millones de coches "fantasma".

26/03/2005

- La Tribuna de Albacete: Los desguaces, obligados a evitar el impacto visual de las instalaciones.

28/03/2005

- ABC.es: Dos detenidos acusados de falsificar 300 certificados de descontaminación.

29/03/2005

- Micoche.com: Los ayuntamientos implantan tasas para sancionar a los dueños de coches abandonados y poder sufragar los costes de arrastre y de los depósitos municipales, claramente superiores al valor de los vehículos

4/04/2005

- Autoprofesional.com: FRAUDE EN LA DESCONTAMINACIÓN DE VFU'S: Detenidas dos personas en Gran Canaria acusadas de falsificar 300 certificados de descontaminación de vehículos fuera de uso.
- La Voz de Avilés: Un cementerio de coches en regla.

13/04/2005

- Europa Press (Economía/Motor): López Soriano, Reimasa e Insec fusionan sus divisiones de reciclaje de vehículos.
- Hoydigital.com: Las asociaciones nacionales del sector solicitan más controles.
- Hoydigital.com: Los dos desguaces autorizados de la ciudad han descontaminado en medio año unos 850 vehículos. Mejor imagen y más garantías.

19/04/2005

- Autoprofesional.com: El Parlamento Europeo aprueba una norma para facilitar el reciclaje de vehículos y la reutilización de piezas usadas.

22/04/2005

- Diario Las Provincias: 4.000 vehículos se achatarraron el año pasado al no localizar a sus propietarios.
- Diario Levante Digital: El ayuntamiento reclama el impuesto de circulación de 200 vehículos ya eliminados
- Diario Levante Digital: El Ayuntamiento de Valencia ha consentido la eliminación de 3.162 vehículos sin resolución de alcaldía que la autorizara entre 2003 y 2004

23/04/2005

- Diario Las Provincias: El PP afirma que se han achatarrado 15.000 coches en tres años con los trámites cumplidos.

25/04/2005

- Autoprofesional.com: RECAMBIOS USADOS: La patronal de los desguaces, dispuesta a negociar un listado de piezas de seguridad susceptibles de no ser recuperadas, aunque asegura que no hay noticia de accidentes producidos por reparar con recambios de segunda mano.

26/04/2005

- Autoprofesional.com: PIEZAS Y RECAMBIOS FUERA DE USO: Los fabricantes de piezas asumirán su responsabilidad en la recogida y gestión de estas 800 mil toneladas anuales de residuos previa introducción del principio de reciprocidad respecto a los constructores de vehículos.
- El Mundo digital: Restos de gasolina en tres puntos de origen del incendio del vertedero de RMD, ya casi apagado

9/02/2005: Diario Información

El Seprona denuncia al dueño de un desguace por falsificar certificados para dar de baja a vehículos

El Servicio de Protección de la Naturaleza (Seprona) de la Guardia Civil de Alicante ha imputado un delito de falsedad documental al dueño de un desguace del Bacarot que presuntamente daba de baja a vehículos mediante certificados falsificados y sin estar autorizado para ello.

En la operación se han intervenido 25 coches dados de baja presuntamente irregular y 12 certificados falsos de un centro autorizado de tratamiento de vehículos al final de su vida útil que se encuentra en la Región de Murcia. Para dar de baja un vehículo en Tráfico se exige ahora un certificado de descontaminación que avala que el coche, moto o camión han pasado por alguno de los centros autorizados por la Generalitat para eliminar los líquidos, baterías y cualquier otro elemento que pueda causar perjuicios al medio ambiente. Este paso es imprescindible antes de proceder al desguace para chatarra de los vehículos. La Guardia Civil sospecha que el dueño del desguace denunciado pudo utilizar un certificado auténtico emitido por una consejería del Gobierno de Murcia para efectuar supuestamente un número indeterminado de copias con el fin de ir dando de baja a los vehículos que le ofrecían concesionarios o particulares. En la provincia de Alicante hay trece centros autorizados para expedir estos certificados de descontaminación.

23/03/2005: Autopista Online

Desguaces ilegales y abandonos Casi 2,5 millones de coches "fantasma"

En los archivos de la Dirección General de Tráfico (DGT) de nuestro país consta que unos 23 millones de vehículos circulan por nuestras carreteras y, partiendo de este dato (y otros registros como número de permisos de conducir, accidentes, etc), Tráfico organiza sus políticas de actuación.

Pues bien, en Faconauto, Federación de Asociaciones de Concesionarios, no están en absoluto de acuerdo con este dato y, según un informe que ha realizado Marketing Systems para ellos, afirman que apenas son 20 los millones de vehículos que ocupan nuestras carreteras.

Entonces surge una sencilla pregunta de carácter matemático: ¿dónde están los tres millones de vehículos no contabilizados? Según Faconauto, se trata de todo tipo de turismos, motocicletas, autobuses, etc que han sido abandonados o bien incluso desguazados de manera ilegal. Es decir, en la DGT no tienen la documentación de la baja efectiva del vehículo y por eso sigue engrosando las listas de unidades "circulantes" por el país.

Para solucionar este problema, Faconauto propone que la Dirección General de Tráfico se ponga manos a la obra y revise su registro de vehículos de manera exhaustiva. Según Blas Vives, secretario general de Faconauto, esta revisión se iba a llevar a cabo "hace un par de años", pero, por el momento, no se ha realizado.

Uno de los problemas más importantes que provoca esta sobreestimación del parque automovilístico español es medioambiental. Los coches abandonados provocan graves problemas al medio ambiente (la mayoría de sus componentes son residuos muy nocivos).

Parte de estos coches "fantasmas" también son aquellos se que se importan ilegalmente y de los que la DGT tampoco tiene constancia. Y no nos referimos sólo a unidades llegadas del mercado europeo, sino de otras procedencias de más complejo control. Según Marketing Systems, este tipo de importación supone para el mercado nacional unas 60.000 unidades.

26/03/2005: La Tribuna de Albacete

Una novedosa Orden de la Consejería de Medio Ambiente exige un vallado perimetral que 'tape' la vista de los vehículos

Los desguaces, obligados a evitar el impacto visual de las instalaciones

Las llamadas instalaciones de gestión de vehículos al final de su vida útil (desguaces) de la provincia de Albacete tienen un año de plazo para adecuar sus instalaciones y evitar que causen un impacto visual sobre el medio ambiente. Obligatoria es ya la adopción de medidas al respecto en las instalaciones que soliciten autorización a partir de ahora.

Se trata, según una novedosa Orden de la Consejería de Medio Ambiente con fecha 7 de febrero, de que este tipo de instalaciones queden 'tapadas' de cara al exterior mediante un vallado perimetral acorde con el entorno «que minimice el impacto visual de los vehículos dispuestos en las mismas», dice este artículo, añadido a la Orden reguladora de las instalaciones de gestión de vehículos al final de su vida útil en Castilla-La Mancha, aprobada en diciembre de 2001.

Así, desguaces de Albacete, La Gineta, Caudete, Hellín, Villarrobledo y Almansa, únicos municipios que disponen de talleres con autorización para la gestión de vehículos 'fuera de circulación' habrán obligatoriamente de adecuarse «a las características propias de la zona en donde se sitúa la instalación», mediante dos opciones: la instalación y mantenimiento de pantallas vegetales de especies arbóreas y arbustivas, o la instalación y mantenimiento de cerramientos de obra o pantallas artificiales, en consonancia estética con la instalación y su entorno.

«Consiste en poner pantallas de elementos que vayan con el entorno o compatibles con el medio natural para tapar lo que hay dentro», explicó Antonio Mompó, delegado provincial de Medio Ambiente, que resaltó la importancia de esta medida «porque el impacto visual también hay que tenerlo en cuenta y debemos alegrarnos de que se pueda exigir su respeto por norma». «Hemos añadido que estas instalaciones no se vean desde fuera», continuó el delegado, «y para eso tendrán que hacer un cerrado perimetral acorde al entorno: zona verde, elemento compatible que cierre o cualquiera que no cause impacto».

En el caso de nuevas autorizaciones, este tipo de medidas contra el impacto visual deberán de ser incluidas en los propios proyectos de construcción de las instalaciones; mientras que los titulares de instalaciones en tramitación a la entrada en vigor de la Orden o en posesión de autorización están obligados a solicitar autorización expresa antes de proceder a la adecuación perimetral. «Nos tienen que decir en el proyecto qué tipo de elemento van a poner, para que nosotros les digamos si estamos de acuerdo con él», insistió Mompó.

El Gobierno de Castilla-La Mancha ha autorizado hasta el momento un total de 37 instalaciones de gestión de vehículos al final de su vida útil, de las que tres se han concedido en lo que va de año.

28/03/2005: ABC.es

Dos detenidos acusados de falsificar 300 certificados de descontaminación

El Servicio de Protección de la Naturaleza (Seprona) de la Comandancia de la Guardia Civil de Las Palmas ha detenido a J.A.R., de 65 años de edad, y a su hijo, A.M.R., de 39, vecinos de la capital gran Canaria, acusados de un supuesto delito continuado de falsedad documental.

La actuación del Seprona se desarrolló a raíz de una serie de investigaciones practicadas tras ser detectadas una serie de irregularidades administrativas en varios desguaces de la capital gran Canaria.

Los agentes averiguaron que una empresa tipo CAT (Centro Autorizado para el Tratamiento de Vehículos) había expedido unos 300 certificados oficiales de descontaminación de vehículos presuntamente falsificados, correspondientes a

otros tantos vehículos localizados en varios desguaces de Tenerife y que nunca tuvieron entrada ni fueron descontaminados en las instalaciones de esta empresa sita en el barrio capitalino de Las Torres.

La Guardia Civil comprobó la falsedad de los 300 certificados, deteniendo en Las Palmas de Gran Canaria al administrador y al regente del CAT -padre e hijo-, mientras que en Tenerife, el Seprona de esa Comandancia ha imputado por este delito al regente de una sociedad de desguaces ubicada en esa isla.

Los dos detenidos pasaron a disposición judicial en Las Palmas de Gran Canaria.

29/03/2005: Micoche.com

Los ayuntamientos implantan tasas para sancionar a los dueños de coches abandonados y poder sufragar los costes de arrastre y de los depósitos municipales, claramente superiores al valor de los vehículos

Cada vez son más los ayuntamientos que no dudan en sancionar económicamente a los propietarios de los coches abandonados en sus calles. En esta ocasión, es el municipio de Gijón el que estudia establecer una tasa para penalizar a los dueños de coches abandonados.

De hecho, la concejala de Tráfico y Seguridad Ciudadana, Begoña Huergo, ha anunciado que el Ayuntamiento de Gijón no descarta aplicar una tasa especial para gravar a los propietarios de las decenas de coches abandonados que cada año retira de las calles la grúa municipal.

Según explicó Huergo, los costes de prestar este servicio son mucho más altos que los ingresos que se obtienen por la venta de esos restos como chatarra. El Ayuntamiento de Gijón percibe por cada pieza un total de diez euros más IVA, mientras que el coste de trasladar un coche hasta el depósito es de casi sesenta euros. Por cada día que pasa en él, la cifra se incrementa en seis euros más. La Policía Local detecta que cada vez son más los coches procedentes de otros concejos de Asturias que son abandonados en Gijón. Con esta tasa se espera disuadir e alguna forma a quienes traten de realizar esta operación.

El Ayuntamiento de Gijón considera un problema creciente la acumulación de vehículos abandonados en las calles de la ciudad. Sólo en las próximas semanas se van a enviar al desguace casi 400 coches que ya han pasado por todos los plazos previos y necesarios para ser dados de baja como vehículos.

4/04/2005: Autoprofesional.com

FRAUDE EN LA DESCONTAMINACIÓN DE VFU'S: Detenidas dos personas en Gran Canaria acusadas de falsificar 300 certificados de descontaminación de vehículos fuera de uso

El Servicio de Protección de la Naturaleza (Seprona) de la Comandancia de la Guardia Civil de Las Palmas, ha detenido a dos hombres, vecinos de la capital grancanaria, acusados de un supuesto delito continuado de falsedad documental en materia de vehículos fuera de uso, según informó la Comandancia.

La actuación del Seprona se desarrolló a raíz de una serie de investigaciones practicadas tras ser detectadas una serie de irregularidades administrativas en varios desguaces de la capital gran canaria. Los agentes, averiguaron que una empresa tipo CAT (Centro Autorizado para el Tratamiento de Vehículos) había expedido unos 300 certificados oficiales de descontaminación de vehículos presuntamente falsificados, correspondientes a otros tantos vehículos localizados en varios desguaces de la isla de Tenerife y que nunca tuvieron entrada ni fueron descontaminados en las instalaciones de esta empresa sita en el barrio capitalino de Las Torres.

Este tipo de certificado es imprescindible para dar de baja para la circulación un vehículo, constatando su completa descontaminación (un vehículo puede tener hasta 22 componentes tóxicos), siendo expedido por el CAT al dueño del desguace en donde se deposita el vehículo.

La Guardia Civil comprobó la falsedad de 300 certificados, deteniendo en Las Palmas de Gran Canaria al administrador y al regente del CAT (padre e hijo), mientras que en Tenerife, el Seprona de esa Comandancia ha imputado por este delito al regente de una sociedad de desguaces ubicada en esa isla.

Los dos detenidos pasaron a disposición judicial en Las Palmas de Gran Canaria. La Guardia Civil continúa investigando este caso por si hubiera más actividades ilegales u otro tipo de prácticas no autorizadas en el sector que todavía no hallan sido detectadas.

4/04/2005: La Voz de Avilés

Un cementerio de coches en regla

Desprenderse de un coche usado al finalizar su vida útil supone, a partir la última normativa vigente, el cumplimiento de una serie de requisitos exigentes para evitar la contaminación. Ponerse al día en la materia trae consigo una importante inversión de los desguaces para afrontar las obras. Es el caso de Desguaces Roza, que ha tenido que hacer las obras que demandan las nuevas exigencias legales para convertirse en un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT) homologado y perteneciente a la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de Vehículos Fuera de Uso. Una bandera a la entrada y una placa reconocerán que es un centro homologado, en condiciones de recibir los turismos cuyos propietarios hayan decidido darles de baja por algún motivo.

José Luis Roza lleva 31 años al frente del negocio y conoce bien el terreno en que se mueve. Calcula que en el desguace se encuentran más de 300 turismos, en ese recinto especial que es un cementerio de coches que cumple las reglas.

De tal cantidad de vehículos se pueden extraer otro tanto número de historias y anécdotas. Sin ir más lejos, hace unos días llegó una señora mayor, con el llanto contenido, al ver su coche destrozado, a pesar de haber recorrido con él tan sólo 30.000 kilómetros.

A José Luis Roza no le extraña que las compañías sean tan inflexibles a la hora de contratar el seguro a un joven. Aseguró que recuerda el caso de un coche que llegó al desguace un día después de ser estrenado. Si hubiera que elaborar el perfil de los coches que llegan con los destrozos más importantes habría que decir que son de pequeño tamaño pero muy potentes, y todos ellos, «en un 99 por ciento», fueron conducidos por jóvenes. Como muestra del comentario ahí está un Renault Megane que es una masa de hierros retorcidos después de un accidente que dejó parapléjico a un joven que debe andar en sillas de ruedas.

Entre los turismos aparcados por última vez no falta un 'Seat Supermirafiori', que sirvió para patrullar las carreteras a la Guardia Civil, ni tampoco algún 'Citroën Xantia', con el radar utilizado por el instituto armado para controlar a los conductores que se extralimitaban en la velocidad. Se puede ver también una vieja

LA NORMATIVA

Tasa: Se deberá abonar una tasa de 6,40 euros para dar de baja a un coche con más de 10 años de antigüedad.

Grúa: La retirada de la grúa asciende a 18 euros, más 0,60 euros por kilómetros.

CAT: Por la recepción del Centro Autorizado de Tratamiento (antiguo desguace) pasará el coche para ser luego descontaminado.

Exigencias: El CAT estará obligado a usar embalajes homologados y bolsas antiderrames. El coche irá luego a la fragmentadora y después a la fundición.

furgoneta de la Policía Local de Avilés. Tampoco faltan esas joyas, por la que cualquier coleccionista de automóviles antiguos estaría dispuesto a desembolsar una fortuna, como un 'Renault Gordini' fabricado hace cuatro décadas. Por el contrario, se encuentran vehículos aparentemente impecables como un Mercedes 190 o un Jaguar adquiridos en una subasta, junto a un viejo 'Dodge' de color azul desteñido. Los tiempos cambian con las nuevas normativas y los conductores que quieran desprenderse de sus turismos, con más de 10 años de antigüedad, para darlos de baja, deberán tener en cuenta las modificaciones que exigen, en primer lugar, el pago de una tasa de 6,40 euros. La tarifa de la grúa para ir a retirar el vehículo es de 18 euros, más 0,60 euros por kilómetro. Los coches que vayan a terminar sus días de vida útil deberán llegar a la recepción del CAT, donde se recogerán los vertidos de los fluidos, combustibles y filtros de aceite. La descontaminación se hace con el uso de embalajes homologados y bolsas antiderrames. El coche irá a la fragmentadora para pasar luego a la fundición.

13/04/2005: Europa Press (Economía/Motor)

Economía/Motor.- López Soriano, Reimasa e Inssec fusionan sus divisiones de reciclaje de vehículos

Los Grupos industriales López Soriano, Reimasa e Inssec han unido sus fuerzas para dar respuesta a las necesidades de reciclaje de vehículos fuera de uso del mercado de España y Portugal y han fusionado las divisiones que, dentro de los respectivos grupos, desarrollan este tipo de actividad creando el Grupo Car Recycling (G.C.R.).

López Soriano venía desarrollando esta actividad en Aragón, con centros en Zaragoza, Ejea de los Caballeros, Alcañiz, Teruel y Soria entre otros, mientras que Reimasa e Inssec atendían el mercado vasco con centros en cada uno de los territorios.

La Sociedad resultante de la fusión extenderá sus actividades a la totalidad de España y Portugal y aspira a descontaminar y tratar entre el 25 y el 30% de bs vehículos fuera de uso, en una primera fase de expansión.

Desde enero de 2003, los propietarios de los coches que se den de baja están obligados a entregarlos en un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT) para su descontaminación, desguace, recuperación y valorización de sus materiales. Para dar una respuesta global a este mercado "en clara expansión" es por lo que se ha creado Grupo Car Recycling, según informaron sus responsables.

La normativa europea exige que antes del año 2007 se recicle el 85% de los componentes de los vehículos desechados, previa su descontaminación, así como el correcto tratamiento de los residuos tóxicos y peligrosos de algunos de sus componentes.

En España y Portugal se desguazan aproximadamente 1.300.000 vehículos cada año. A través de los centros autorizados se debe dar respuesta a esta exigencia medioambiental comunitaria, que a su vez permitirá recuperar 925.000 toneladas de chatarras metálicas, férricas y no férricas, así como importantes volúmenes de otros productos: plásticos, vidrios, textiles o caucho.

El nuevo grupo tiene previsto implementar una red de centros CAT, que servirán para recuperar y valorizar el mayor número posible de piezas y repuestos, e introducirlas en el mercado nacional e internacional por medio de una potente y ágil herramienta informática

En breve plazo iniciará sus actividades en otras comunidades autónomas, en algunos casos contando con la colaboración de otros operadores locales.

13/04/2005: Hoydigital.com

Merida

Las asociaciones nacionales del sector solicitan más controles

El aumento de los costes desde la obligación de descontaminar los vehículos no constituye el único obstáculo de los desguaces autorizados emeritenses, extremeños o del conjunto del país a la hora de lograr mayores beneficios económicos.

El sector también se enfrenta a la sospecha de que en más de una de estas instalaciones, estén autorizadas o no, se puedan estar cometiendo ciertas irregularidades, «cosa que, aparte de ser perjudicial para el medio ambiente, provoca situaciones de competencia desleal en el ámbito de los desguaces», asegura Rafael Pardo, director de la Asociación Española del Desguace y Reciclaje del Automóvil (Aedra).

En este sentido, para Rafael Pardo «hay unas instalaciones que han realizado unos esfuerzos inversores titánicos y otras que sin hacerlos y no estando homologadas para ello venden recambios con muchos menos costes».

Estas sospechas de irregularidades a las que alude el director de Aedra (a las que ya se refirió en HOY la pasada semana Jesús Domínguez, delegado en Extremadura) consistirían, entre otras, en falsedad documental, en concreto de certificados de destrucción del vehículo, trámite administrativo previo a la baja de un automóvil. También critica la venta de certificados por parte de desguaces autorizados a otros que no lo son.

Asimismo, según Rafael Pardo, también han observado en toda España un aumento «muy, muy considerable de las bajas temporales de vehículos, que eximen al propietario del coche a pagar las tasas y a los dueños de los desguaces a presentar un certificado de destrucción».

«Otra de las irregularidades -continúa Pardo- que desde la asociación sospechamos que se producen es que se estén haciendo más declaraciones juradas de las debidas, declaraciones en las que se afirma haber entregado el vehículo en el desguace antes de la entrada en vigor de la nueva normativa, lo cual libra nuevamente de tener que justificar un certificado de destrucción».

Por todo ello, desde Aedra se está llevando a cabo una ronda de visitas por las distintas administraciones regionales, «con el fin de trasladar a los respectivos responsables autonómicos la incertidumbre con la que vemos el futuro en el sector, de pedirles que se hagan controles más rigurosos que detecten posibles prácticas ilegales y de exigir la clausura de los desguaces que no se ajusten a la ley», señala Rafael Pardo desde Madrid

13/04/2005: Hoydigital.com

Merida

Los dos desguaces autorizados de la ciudad han descontaminado en medio año unos 850 vehículos. Mejor imagen y más garantías

Desde su apertura, tanto 'Automoción Siglo XXI' como 'Béjar-CAT' vienen tratando entre cinco y siete automóviles cada día. Los dos propietarios emeritenses opinan que «las cosas no son como imaginábamos» y ven con incertidumbre el futuro de los CAT.

Los dos únicos desguaces o centros autorizados de tratamiento de vehículos (CAT) en la capital autonómica han descontaminado desde su apertura, aproximadamente hace medio año, alrededor de 850 automóviles.

Si el primero de los CAT en abrir sus puertas, 'Automoción Siglo XXI', en septiembre del año pasado, ha tratado en sus instalaciones entre 450 y 500 vehículos, el otro desguace homologado por la Consejería de Agricultura y Medio

Ambiente de la Junta de Extremadura, 'Béjar-CAT' (que opera desde noviembre del 2004), ha recepcionado sobre 350 coches.

Los dos centros autorizados emeritenses forman parte de una lista de 14 instalaciones que ya se han adaptado y ya trabajan cumpliendo con la normativa del Ministerio del Interior, que desde febrero del 2004 considera a los vehículos como portadores de residuos peligrosos y que obliga a los antiguos desguaces a someter a los automóviles que se encuentran al final de su vida útil a un proceso de descontaminación.

Esta operación de descontaminado no resulta complicada (básicamente consiste en la extracción de líquidos como el aceite, el refrigerante, el de frenos..., y en la separación de otros elementos peligrosos como filtros y baterías), pero sí obliga a los desguaces a contar con unas instalaciones de una infraestructura determinada y con una homologación por parte de las respectivas administraciones autonómicas.

Sin esa autorización, estos desguaces, siguiendo el dictado de la ley, simplemente no pueden realizar tareas de despiece de automóviles: o se acogen y adaptan a la norma, o se reconvierten a chatarrerías o cierran su negocio.

Cerca de 650 toneladas

Una vez que se separan y se extraen los elementos catalogados como peligrosos, el vehículo se queda prácticamente en la carrocería, a excepción de ciertas piezas de mecánica, cristales, lunas y plásticos, componentes sobre los que todavía no hay obligación de actuar. Así, los 'esqueletos' de automóviles permanecen apilados en la campa (amplia superficie de cemento) a la espera de que se puedan reutilizar algunas de sus piezas o de que sean vendidos a las chatarrerías como residuo férreo.

En el caso de la ciudad, entre los dos CAT emeritenses suman cerca de 650 toneladas de chatarra procedente de vehículos que han sido previamente descontaminados, si se tiene en cuenta que un coche viene pesando una media de una tonelada y que no todos sus componentes van a parar a la campa.

En cuanto a la procedencia de los automóviles que son recepcionados en los dos desguaces autorizados de la ciudad, en torno a un 95% proviene de la capital autonómica y de su comarca, mientras un exiguo 5% lo hace de otros puntos de la provincia pacense, como Zafra y Almendralejo.

Asimismo, si se analiza el origen de los coches que llegan desde la propia comarca, se observa que, según las estimaciones de los propietarios de 'Automoción Siglo XXI', Manuel Caballero, y de 'Béjar-CAT', Eusebio Béjar, apenas hay diferencias respecto al número de los que proceden de la capital y de los que lo hacen de las localidades cercanas (Guareña, Torremejía, Alange, Don Álvaro...).

Unos seis coches diarios

Aunque cada uno de los dos CAT emeritenses están homologados para recepcionar hasta diez coches diarios, la realidad es que se acaban quedando a medio camino y vienen tratando entre cinco y siete automóviles de media al día, lo cual, en principio, se corresponde con las previsiones que tenían tanto Manuel Caballero como Eusebio Béjar.

Esto, sin embargo, no es sinónimo de rentabilidad o de prosperidad empresarial, ya que los dos gerentes son conscientes de las fluctuaciones de precios que registra el mercado de los desguaces y contemplan con cierta incertidumbre el futuro del sector y de sus negocios propios.

No en vano, las inversiones que en su día tuvieron que realizar para adaptarse a la nueva normativa fueron muy elevadas (entre 500.000 y 550.000 euros) y al menos habrá de pasar una década para que puedan amortizar esos gastos.

De igual modo, como señala Caballero, «nuestros costes son ahora mayores, porque hemos pasado de dos a cinco empleados en plantilla y porque, además de que no nos pagan por la acción concreta de separar y extraer los residuos peligrosos, tenemos que costear nosotros la retirada de los líquidos, que solo vienen a recoger gestores autorizados».

Por contra, el capítulo de ingresos no ha experimentado un crecimiento porcentualmente comparable al de los costes desde que estos dos desguaces emeritenses operan como instalaciones autorizadas, con lo que «el sector no está obteniendo todos los beneficios que se esperaban», afirma Eusebio Béjar.

Venta de recambios

La principal fuente de ingresos para estos centros autorizados sigue siendo la venta de recambios de segunda mano para el automóvil, «aunque antes, sin la obligación de descontaminar, nos salía más rentable», destaca el gerente de Béjar-CAT.

Como complemento de esta partida de ingresos, y secundariamente, los dos desguaces 'legales' de la ciudad también obtienen recursos económicos de la venta del residuo férrico a las chatarrerías. No todo van a ser consecuencias negativas en el proceso de descontaminación de vehículos obligatorio que empezó a aplicarse a comienzos del año pasado.

Hay algunas que sí han resultado beneficiosas y que, si bien no se han traducido de forma directa en mayores recursos económicos para los propietarios de desguaces, al menos han supuesto un cambio en la imagen que estas instalaciones proyectaban hacia la sociedad.

Así, sostiene Manuel Caballero, gerente de 'Automoción Siglo XXI', «ha mejorado la imagen del desguazador, que ya no está relacionada con clases sociales bajas o marginales, como tendía a pensarse antes».

Igualmente, sale beneficiado el cliente, «que ahora tiene más garantías sobre el recambio que compra en un desguace, porque en realidad somos tiendas que vendemos piezas de mecánica de segunda mano», opina Caballero.

19/04/2005: Autoprofesional.com

El Parlamento Europeo aprueba una norma para facilitar el reciclaje de vehículos y la reutilización de piezas usadas

El Parlamento Europeo (PE) aprobó a finales de la semana pasada una nueva norma para facilitar el reciclaje de vehículos, ya que cada año entre 9 y 10 millones de coches llegan al final de su vida útil en la Unión Europea.

La legislación comunitaria prevé que los nuevos modelos de coches sean reciclables en al menos un 85 por ciento en masa. La directiva europea sobre Vehículos Fuera de Uso prevé que 36 meses después de su entrada en vigor todos los vehículos nuevos deberán ser evaluados para ser homologados.

Los vehículos ya fabricados en serie tendrían que someterse a una nueva evaluación, situación que ha llevado al Parlamento a reclamar un período de 54 meses y no de 36.

Según el Parlamento, conceder sólo un plazo de tres años para evaluar los modelos implicaría problemas administrativos enormes y un coste excesivo para la industria automovilística.

En la actualidad en Europa existen unos 600 tipos de vehículos que pasado ese plazo deberán someterse a las nuevas normas de homologación.

El problema de la acumulación de residuos procedentes del desguace de vehículos viejos comenzó a hacerse evidente a principios de los 90.

Cada año entre 9 y 10 millones de vehículos llegan al final de su vida útil en la Unión Europea, que generan entre 8 y 9 millones de toneladas de residuos.

Para mejorar el reciclado es esencial la elección de los materiales, el marcado de los componentes y las técnicas de montaje (para que los componentes puedan separarse y tratarse adecuadamente).

La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles ha estimado el coste neto en unos 30 euros por vehículo.

Las nuevas normas se aplicarán a coches y vehículos ligeros de menos de 3.500 kilogramos y afectará a la industria automovilística y a la de componentes.

22/04/2005: Diario Las Provincias

4.000 vehículos se achatarraron el año pasado al no localizar a sus propietarios

El Ayuntamiento da seis meses de plazo para recuperar un utilitario del depósito

El Ayuntamiento dio orden de achatarrar el año pasado 4.000 vehículos que se encontraban en el depósito municipal de Malilla y que no fueron reclamados por sus propietarios. Los dueños de los utilitarios tienen un plazo de seis meses para recuperarlos y sacarlos del depósito antes de que acaben en el desguace.



Un conductor que abandona su vehículo en la calle tiene un plazo de seis meses para recuperarlo antes de que el Ayuntamiento ordene el achatarramiento de su vehículo. A esta situación llegaron el año pasado 4.000 utilitarios que fueron convertidos en chatarra.

El Ayuntamiento considera que un vehículo está abandonado en la calle cuando lleva tres meses sin moverse de su sitio. Es en ese momento cuando los agentes se pueden llevar el vehículo al depósito de Malilla para que sea achatarrado.

La función de la Policía Local es eliminar el mayor número de vehículos que están abandonados en las calles.

Cuando el vehículo requisado llega al depósito de Malilla, el Ayuntamiento tiene la obligación de contactar con el propietario del vehículo y notificar dos veces y por correo certificado que el coche se encuentra en el depósito. Si no responde, entonces el aviso debe ser publicado también dos veces en el boletín provincial de la provincia.

Si tras los estos avisos el afectado no comparece en el depósito, entonces el Ayuntamiento debe dar baja en la ITV en Tráfico y posteriormente firmar por resolución de alcaldía que el vehículo deberá someterse a un proceso de achatarramiento.

Todo este procedimiento dura aproximadamente seis meses, tiempo suficiente que tiene el propietario del vehículo para encontrar su coche.

La denuncia realizada por los grupos de la oposición refleja que alguna parte de este procedimiento no se ha realizado correctamente. "Hay 2.000 vehículos que no aparecen y que tampoco hay una resolución de alcaldía que indique que estos utilitarios no se han achatarrado.

El Ayuntamiento, por su parte, insiste en que es totalmente falso que hayan

desaparecido y que lo más probable es "que los coches estén achatarrados o en proceso", puntualizó el concejal de Policía tras las denuncias vertidas por la oposición.

Durante el año pasado el Ayuntamiento requisó 80.000 vehículos de las calles, de los que 5.000 eran abandonados.

22/04/2005: Diario Levante Digital

El ayuntamiento reclama el impuesto de circulación de 200 vehículos ya eliminados

El Ayuntamiento de Valencia mantiene dados de alta en el impuesto de circulación cerca de 200 vehículos incluidos en el listado de casi 2.000 vehículos que tanto la concejala de Esquerra Unida, María Victoria González, como el concejal del PSPV, Matías Alonso, han denunciado que están «desaparecidos». Según los datos a los que ha tenido acceso, EU los vehículos matriculados en Valencia que figuran en la relación (200) siguen figurando como activos en los registros municipales, aunque ya no se encuentran físicamente en el depósito de Malilla.

La ley establece que para que un vehículo sea destruido debe constar en última instancia con la resolución de alcaldía y con un certificado que sirve para dar de baja el coche en la Dirección General de Tráfico, pero también en los registro de alta del impuesto de circulación del Ayuntamiento de Valencia.

El listado que obra en manos de González refleja 200 vehículos matriculados en Valencia. Se desconoce si Tráfico ha dado también de baja el resto de coches mariculados fuera de la ciudad, pero recogidos por el servicio de grúa de Servicleop.

Por su parte, el concejal socialista Matías Alonso exigió a Barberá que aclare si es cierto que se están achatarrando ilegalmente vehículos. El concejal socialista aseguró no entender que el concejal de Seguridad Ciudadana, Miguel Domínguez, niegue los achatarramientos mientras desde el ayuntamiento se afirma lo contrario. Según Alonso el consistorio debería tener información de la empresa contratista al menos desde finales del año pasado y a su juicio, «lo demás son excusas de mal pagador y cuentos que no esclarecen nada»

Para Alonso, el concejal Miguel Domínguez dice que los vehículos se han reducido a chatarra o están a la espera y que todo el proceso es «correcto y legal», pero no explica «en qué sitio se encuentran los 2.000 vehículos desaparecidos de la base de Malilla». El concejal socialista manifestó que el equipo de gobierno del PP y Barberá «sabrán en qué guerra interna se encuentran y por qué se echan las culpas los unos a los otros ante las negligencias en la gestión». En su opinión, la alcaldesa de Valencia no puede permanecer «callada», ya que además, «sus últimas comparecencias han sido para ocultar los desmanes de algunos de los miembros de su equipo o para intentar amedrentar a la oposición».

Por su parte, Servicleop ha emitido un comunicado en el que denuncia la «escalada de descalificaciones difamatorias» contra la empresa. «Se nos está acusando sin fundamento alguno sobre pretendidos negocios con coches nuevos que, en caso de ser ciertos, son constitutivos de un delito, y en el caso que nos ocupa de ser absolutamente falsas las manifestaciones realizadas, son motivo de posible denuncia de estas sociedades por querrela por denuncia falsa. Nos reservamos el derecho a iniciar actuaciones en este sentido de continuar las mismas», afirma el comunicado en referencia a las especulaciones sobre la actividad de las contratadas de gestión de coches abandonados. Servicleop insistió en que no tiene ninguna relación con la contrata de achatarramiento.

El Ayuntamiento de Valencia ha consentido la eliminación de 3.162 vehículos sin resolución de alcaldía que la autorizara entre 2003 y 2004

La contrata del Ayuntamiento de Valencia dedicada al desguace de vehículos sólo ha podido certificar la destrucción de 150 de los 6.936 vehículos que terminaron convertidos en chatarra en el año 2004. Según datos a los que ha tenido acceso Levante-EMV de fuentes solventes, la contratista Juan Aguilar Marco no ha conseguido todavía homologar su servicio a las directrices que marca una orden interna del Ministerio de Interior de febrero de 2004 que obliga a obtener un certificado que sirve para sellar la destrucción de un vehículo y que justifica la baja definitiva en circulación antes las distintas administraciones, entre otras Tráfico y el propio consistorio valenciano. La ausencia de homologación por parte de la contratista de desguace ha derivado en un peregrinar por distintas chatarrerías que sí se ajustan a la legislación, en las que Aguilar Marco obtiene algunos de los certificados. La contratista se ha visto en esta tesitura desde febrero de 2004, cuando entró en vigor la nueva normativa. El consistorio mantiene la contrata.

Sin embargo, las posibles irregularidades vienen de más atrás. El Ayuntamiento de Valencia ha permitido entre los años 2003 y 2004 que se destruyan un total de 3.162 vehículos sin resolución de alcaldía de los 14.222 coches o motos que terminaron convertidos en un amasijo de hierros. Muchos de estos coches han pasado a mejor vida sin que se cumplan todos los trámites administrativos que marca la ley y que incluyen notificaciones a los propietarios a través del correo del Boletín Oficial de la Provincia y anuncios en los medios de comunicación. La empresa encargada de recoger los vehículos del depósito de Malilla, Juan Aguilar Marco, ha ido desguazando vehículos sin la correspondiente resolución, en muchos casos con conocimiento del consistorio. Algunas de estas resoluciones se han redactado a posteriori, cuando algunos propietarios han descubierto que vehículos que daban por perdidos seguían figurando como dados de alta en el impuesto de circulación pese a que ni siquiera existían. No había coche, pero sí recibo municipal.

La razón de este embrollo administrativo hay que buscarla en una cadena de circunstancias que tiene su origen en la empresa encargada de retirar los vehículos con la grúa Servicleop. Actualmente cuenta sólo con una base en Malilla -el depósito de Campos Crespo se incendió- de manera que se ve desbordada y opta por dar salida a los coches con destino al desguace. Es en este momento cuando entra en escena Juan Aguilar Marco, que recoge el vehículo para encargarse de su destrucción. Para evitar el bloqueo se van destruyendo coches recogidos de la calle mucho antes de que finalice el procedimiento administrativo. Cabe recordar que tanto Servicleop como Aguilar Marco cobran en función del volumen del servicio que realizan, recogida y destrucción de coches respectivamente.

Esta circunstancia ha dado lugar a que algunos propietarios hayan reclamado al ayuntamiento sus coches. En la actualidad hay dieciséis expedientes abiertos en el consistorio de personas que se han encontrado con que su vehículo no existe.

Este diario se puso ayer en contacto con el gerente de Servicleop, Carlos Turró, quien manifestó que su contrata cumple la legalidad y manifestó que por lo que respecta la desguace de coches, esa labor corresponde a Aguilar Marco. Preguntado sobre si cuando se recogen los coches para llevarlos al desguace se requiere desde Servicleop algún tipo de autorización, Turró manifestó que «el tema de la tramitación administrativa corresponde al ayuntamiento», con lo que descargó sobre el equipo de gobierno de Rita Barberá la responsabilidad de la gestión del desguace de vehículos.

Sin embargo, la empresa Servicleop vive en estos momentos situaciones de tensión entre el equipo directivo y los trabajadores. El comité de empresa ha convocado para hoy a las 11 horas una rueda de prensa con objeto de explicar «el

funcionamiento de la delegación de la concesión». Esta convocatoria provocó ayer una reunión urgente entre dirección y trabajadores, quizás para abrir negociación, por lo que no se descarta que se desconvoque la comparecencia ante los medios de comunicación.

Por lo que respecta a la administración local, un portavoz del ayuntamiento reconoció anteayer a este diario que hay vehículos que se han destruido sin que finalizase el expediente administrativo, aunque trasladó a la empresa la responsabilidad del procedimiento. «En cualquier caso será una infracción de la contratista», dijo. El consistorio ha reclamado a la empresa los expedientes de los 2.000 vehículos que Esquerra Unida reveló que no tenían resolución de la alcaldía para ser desguazarlos, pero que no estaban en el depósito de Malilla. «Desaparecidos», los calificó la concejal de EU Victoria González.

González aseguró ayer que los expedientes deben constar en los archivos del consistorio e instó al equipo municipal a dar las explicaciones pertinentes.

Desde que los grupos de la oposición recibieron los listados de vehículos «desaparecidos» de Malilla se han sucedido los encuentros entre miembros del equipo de Rita Barberá, principalmente Alfonso Novo, y Miguel Domínguez, y representantes de Esquerra Unida y el PSPV para tratar de esclarecer la situación y el control que se ejerce sobre las contratas. La revelación del embrollo administrativo ha generado mucho nerviosismo en el equipo de gobierno, aunque distintas reacciones. Novo se ha visto sorprendido por la situación, Domínguez se ha lanzado a defender en plaza pública el procedimiento.

23/04/2005: Diario Las Provincias

Valencia

El PP afirma que se han achatarrado 15.000 coches en tres años con los trámites cumplidos

Los primeros 153 vehículos dados por desaparecidos por la oposición están en el registro

El concejal de Policía Local, Miquel Domínguez, sostuvo ayer que los 15.000 coches achatarrados en los últimos tres años por la contrata acabaron en el desguace con los trámites cumplidos. Sobre la lista dada por la oposición de 153 vehículos presuntamente desaparecidos, dijo que sí constan en el registro.

V. RODRÍGUEZ/P. MORENO/ VALENCIA

Haciendo balance de una agitada semana debido a las críticas de Esquerra Unida y el grupo socialista por la gestión de los coches abandonados hasta que llegan al desguace, el delegado de Seguridad Ciudadana mantuvo que la retirada de los vehículos, su tiempo de espera en el depósito y el posterior achatarramiento se ha hecho estos años "con todos los trámites establecidos".



Apostilló que en los últimos tres ejercicios se han sacado de las calles 15.000 vehículos, todos de manera legal y con los "trámites hechos." Destacó que así se ha acabado con las "críticas de los vecinos, que en los últimos años pedían con insistencia una solución al problema del abandono de coches".

Adelantó que la primera lista entregada por la oposición, 153 matrículas de coches presuntamente desaparecidos, se ha contrastado con el registro de la contrata Servicleop y su resultado ha sido "negativo, es decir, que constaban todos en el registro como que se mandaron al desguace con todos los trámites".

El procedimiento consiste en un certificado firmado por un técnico municipal, otro de la Generalitat y uno de la empresa, como que el coche que se lleva al desguace ha superado el tiempo de espera, con la notificación y aviso a sus dueños.

Cambios de propietario

Matizó que, en caso de alguna reclamación, puede deberse a que el coche "no se ha cambiado de nombre, con lo que se notifica al anterior propietario." Recordó que en un año se reciben alrededor de cuarenta reclamaciones en el servicio de la grúa.

"Puede ser por algún daño en el vehículo. En todo caso, es una cifra mínima en comparación con el volumen de coches con el que se trabaja." A la cadencia de cinco mil vehículos abandonados cada año, se une la de los mal aparcados, que se eleva a cerca de 98.000 servicios.

Una de las denuncias de la oposición era que en la lista de coches presuntamente desaparecidos había algunos de gran cilindrada. Sobre esos, Domínguez dijo que hay casos de "coches rematriculados, de personas que carecen de papeles y que no han pasado la ITV. Eso se pide para sacarlos del depósito, por lo que es frecuente que no los recojan y acaben en el desguace".

Tras estos comentarios, la concejala de Esquerra Unida María Victoria González, dijo que las sospechas "no se crean al denunciar los hechos, que para nosotros son reales, sino al no aportar datos de cuántos, cuáles y en qué fecha han sido achatarrados los vehículos, cosa que no está haciendo Domínguez", en referencia a la lista de 2.000 coches.

25/04/2005: Autoprofesional.com

RECAMBIOS USADOS: La patronal de los desguaces, dispuesta a negociar un listado de piezas de seguridad susceptibles de no ser recuperadas, aunque asegura que no hay noticia de accidentes producidos por reparar con recambios de segunda mano (25/04/2005)

AEDRA recuerda que al final es el taller el que bajo su criterio profesional monta las piezas usadas

Rafael Pardo, Director General de AEDRA, Asociación Española de Desguazadores y Reciclajes del Automóvil, realizó esta declaración en el marco del XV Foro de la Automoción celebrado la pasada semana en la sede madrileña de la prestigiosa escuela de negocios Instituto de Empresa.

El responsable de AEDRA respondía a la pregunta formulada por un destacado fabricante de recambios en cuando a la posibilidad de que algunos desguaces estén comercializando piezas de seguridad aprovechando la indefinición legal existente al respecto. "Quien monta la pieza –señaló Pardo- es el taller, es él quien evalúa, desde su criterio profesional, el estado de la misma, estando obligado, además, a informar al cliente de que va a incorporar una pieza usada. Pero en cualquier caso, en la práctica no hay noticia de que se hayan producido muchos accidentes de tráfico por reparar vehículos con piezas de segunda mano. Es más, hay que decir que, en general, los desguaces son muy cuidadosos y no recuperan componentes de seguridad como airbags o direcciones de cremallera".

El listado de piezas de seguridad, negociable

Rafael Pardo se mostró dispuesto, además, a sentarse en una mesa a negociar qué piezas de los vehículos fuera de uso no sería razonable recuperar en razón de ese criterio de seguridad. "Eso no significa –matizó- que estemos dispuestos a aceptar que un tercero certifique cada pieza que recuperamos, porque eso encarecería tanto el proceso de reutilización que haría inviables nuestros negocios". El Director General de AEDRA subrayó, entonces, la contribución social de los desguaces, no sólo desde el punto de vista del desarrollo sostenible, sino también desde la aportación económica de los mismos: "En buena medida, satisfacemos las



necesidades de un tipo de automovilista, que sea porque tiene menos recursos o porque dispone de un vehículo entrado en años, no quiere gastar mucho dinero en las reparaciones. Esos automovilistas también demandan servicios de los talleres y nosotros ayudamos a que exista esa demanda"

26/04/2005: Autoprofesional.com

PIEZAS Y RECAMBIOS FUERA DE USO: Los fabricantes de piezas asumirán su responsabilidad en la recogida y gestión de estas 800 mil toneladas anuales de residuos previa introducción del principio de reciprocidad respecto a los constructores de vehículos

Los productores de recambios no rehúyen su responsabilidad en la gestión de las 800 mil toneladas de residuos que generan los vehículos a lo largo de su vida útil. Así lo manifestó Joaquín Bencomo, Director General de GNK Ayra Servicio, empresa integrada en la patronal de los fabricantes de componentes, Sernauto, durante el reciente XV Foro de Automoción organizado por el Instituto de Empresa.



En el inicio de su intervención, Bencomo recordó las obligaciones que en materia de recambios fuera de uso, y especialmente en la gestión de residuos, impone la legislación a los fabricantes de piezas. Tras hacer mención de la Directiva Europea sobre Vehículos Fuera de Uso (VFU), el Plan Nacional de VFU, la reciente Propuesta de Directiva relativa a la Homologación de Vehículos, y las Listas Rojas y Amarillas de piezas (no reutilizables) negociadas por la patronal europea CLEPA, el responsable de GKN Ayra Servicio subrayó lo recogido en el artículo 6.2. del Real Decreto sobre Vehículos Fuera de Uso: "los productores de componentes de los vehículos establecerán sistemas de recogida de aquéllos, cuando por avería, razones de seguridad u obsolescencia deban sustituirse para que sean entregados a centros autorizados que los traten y valoricen".

El principio de equivalencia o reciprocidad del residuo

Joaquín Bencomo explicó, a continuación, las dificultades que plantea la logística inversa de los recambios fuera de uso. Y destacó la importancia de introducir en el mercado el principio de equivalencia o reciprocidad del residuo. Según este principio, los fabricantes de piezas y componentes serían responsables de unas piezas y componentes fuera de uso equivalentes (en tipo) a las que ellos ponen en el mercado y se montan en los vehículos en su paso por el taller. Serían responsables, pues, de gestionar la pieza fuera de uso que traía el coche en origen. Esto no significa, entonces, que sean responsables de las mismas piezas y componentes que físicamente ellos comercializan en la posventa. Es decir, los fabricantes de piezas y componentes para el primer equipo no serían responsables de las piezas y componentes suministradas en primer equipo ya que lo son los fabricantes del vehículo al final de su vida útil, mientras que los fabricantes de piezas para el mercado de recambio serían responsables de la pieza sustituida.

A partir de ahí, Bencomo propuso complementar el referido principio de conformidad con: la definición de sistemas de recogida válidos, mediante el establecimiento de acuerdos sectoriales entre los agentes implicados (gestores de residuos, talleres, distribuidores y fabricantes de la pieza); el establecimiento de obligaciones claras para los diferentes agentes; y la concreción de la información a facilitar a las administraciones públicas por parte de los agentes implicados.

26/04/2005: El Mundo digital

Restos de gasolina en tres puntos de origen del incendio del vertedero de RMD, ya casi apagado

VILLANUEVA.— La Guardia Civil trabaja con la hipótesis de que fue intencionado el espectacular incendio en el vertedero de la empresa Recuperación de Materiales Diversos (RMD) en Villanueva del Carnero iniciado el pasado domingo y que alarmó a miles de vecinos del entorno por la gran nube generada al quemarse restos de cables y neumáticos en combustión.

Según un informe sobre el suceso, se han localizado hasta tres puntos diferentes en el origen de las llamas y restos de combustible en todos ellos, según ha podido confirmar este periódico. Además, un empleado de la compañía que ayer coordinaba las labores de control y extinción, Oscar Cabezas, reconoció a este periódico que el incendio «fue provocado» e incluso avanzó que se está tramitando la correspondiente denuncia judicial por estos hechos, esperando seguramente por sendos informes al respecto tanto del Instituto armado como de los bomberos.

Estos datos comienzan ahora a cobrar importancia una vez que el siniestro ha perdido toda peligrosidad y no sólo está controlado, lo que ocurrió a primera hora de la tarde de ayer, si casi extinguido. El humo apenas podía percibirse ya sobre el lugar.

Por este motivo, la Junta de Castilla y León informó ayer que a las 15,15 horas desactivó oficialmente el Plan de Protección Civil en León por este motivo, que llegó a estar vigente algo menos de 20 horas.

Aún así, tanto miembros del cuerpo de bomberos de León, que ha trabajado en retenes permanentes desde las 15,30 horas del domingo, cuando se vio aviso de las llamas, como personal de la empresa RMD y de Protección Civil de la Junta permanecían ayer en el lugar en las últimas labores de control y vigilancia, para evitar nuevos focos.

La tranquilidad, por lo tanto, regresó al lugar donde RMD almacenaba desechos plásticos triturados y apilados hasta alcanzar una altura de unos cuatro metros en una superficie de unos 40.000 metros cuadrados, según datos de los propios bomberos.

Según explicaron trabajadores de la empresa contratada para apoyar a los bomberos en estas tareas, la línea de trabajo durante las últimas horas se centró en la cobertura con grandes cantidades de tierra de los residuos en llamas al objeto de impedir su combustión y propiciar la extinción del fuego, que se sumaron a la realización de un cortafuegos, lo que al final significó que un helicóptero de la Junta para extinción de incendios tuviera que intervenir dejando caer agua en la zona. Ya había sido utilizada bastante, la de los tres camiones de retén de los bomberos que han permanecido en el lugar desde el origen, ayudados por dos camiones cuba con 30.000 litros cada uno de apoyo, según explicó ayer el funcionario Amancio Rubio.

Lo que sí ha trascendido también, y será objeto de futura polémica, es que el Ayuntamiento de Santovenia ha confirmado que actualmente estaba caducado el permiso municipal que se había otorgado en su día por espacio de dos años y, por lo tanto, ahora mismo no se podía continuar almacenando material.