



Dossier de Prensa SIGRAUTO

(Del 9 de Octubre de 2003 al 18 de Noviembre de 2003)

NOTICIAS

10/10/2003

- Autoprofesional.com: Experiencia medioambiental en Vitoria: en tres meses se recogen nueve toneladas de residuos en veinte talleres.

13/10/2003

- El País: La antigüedad del parque de turismos empeora pese a los planes de renovación.

14/10/2003

- AMD Press/Tecnipublicaciones: La Sociedad para el Desarrollo Medioambiental de Aragón inicia su andadura.

15/10/2003

- Autoprofesional.com: Clepa, preocupada por la prepotencia de los constructores en la elaboración de los listados de materiales compatibles con la Directiva VFU.

21/10/2002

- El Mundo: Las bajas de vehículos cayeron un 11,5% en el pasado mes de agosto.

22/10/2003

- Autoprofesional.com: Desguaces Condón Orts, nuevo Centro Autorizado para la Recepción y Descontaminación de Vehículos de Badajoz.

23/10/2003

- Agencia EFE: La Directiva sobre reciclaje obligará al fabricante a recoger el 80% de los residuos a partir de 2005.

Octubre 2003

- IntecUrbe: Agbar vende a Ferrovial su filial de residuos sólidos, CESP, por 514 millones de euros.

27/10/2003

- El País: El nuevo plan prever de la automoción primará a los vehículos que contaminen menos.

29/10/2003

- Agencia EFE: Valencia recuperó 22.400 toneladas de neumáticos fuera de uso en 2002.
- El Mundo: Adiós a los cementerios de automóviles

31/10/2003

- Autoprofesional.com: RECAMBIOS FUERA DE USO: Cumplir con la normativa puede costar a los fabricantes entre 21 y 23 pesetas por kilo.

4/11/2003

- AMD Press/Tecnipublicaciones: Navarra aprueba subvenciones en actuaciones de prevención, corrección y control del impacto ambiental de la industria.

10/11/2003

- AMD Press/ Tecnipublicaciones: La Generalitat valenciana perfila el Plan Zonal de VFU's.

18/11/2003

- Cinco Días: Los coches para desguace deberán tener un certificado de descontaminación.

10/10/2003: Autoprofesional.com

Experiencia medioambiental en Vitoria: en tres meses se recogen nueve toneladas de residuos en veinte talleres (09/10/2003)

Nueve toneladas de residuos se han recogido durante los tres meses en los que se ha desarrollado la experiencia piloto de recogida y recuperación de piezas de Vitoria, apoyada por la Asociación Española de Fabricantes de Componentes, Sernauto, con la colaboración del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y Adeada (la asociación de profesionales de automoción alavesa). En ella han participado veinte talleres, diez de los cuales eran concesionarios de marcas de automóviles y los otros diez empresas independientes. El coste total de la iniciativa, que todavía está operativa gracias a una subvención de la municipalidad, ha sido de 1.500 euros.

De los datos extraídos por Sernauto, se puede extrapolar que, para el conjunto de un posible plan nacional, la media de coste por recogida y recuperación por kilo de residuos estaría en torno a 0,12-0,15 euros (unas 21-23 pesetas), aunque esa cifra depende del tipo de desecho generado, especialmente cuando se trata de material considerado "peligroso" y de difícil reciclaje, como es el caso de los filtros de aceite, por citar un ejemplo ilustrativo y común.

Tras la experiencia de Vitoria, que ha tenido como objetivo evaluar la infraestructura y los costes necesarios para la implantación de un sistema de recuperación de piezas de recambio en España, bautizado como "Ecopartes", serán los fabricantes de componentes los que tengan en sus manos la decisión de afrontar el proyecto y cómo hacerlo. En estos momentos se sigue con atención la experiencia alemana de Parts Life, una empresa sin ánimo de lucro que nació en 1996 impulsada por varios productores de piezas especializados en el mercado posventa. En estos momentos, Parts Life trabaja con 45 gestores en su país. Tampoco se descarta el establecimiento de una tasa, tipo a la adoptada para los envases y embalajes en nuestro país y conocida como "Ecotasa".

En cuanto a la experiencia de los talleres participantes, ha sido mayoritariamente positiva. En el caso de los concesionarios de marca participantes no se ha presentado ningún problema, puesto que la mayoría de ellos cuentan ya o están en proceso de hacerlo con certificación ISO 14000. En cuanto a los talleres independientes, las dificultades han sido mayores, debido a sus menores dimensiones y a tener que dedicar un espacio en las instalaciones a diferentes contenedores que tardaban en llenarse de los residuos correspondientes.

La iniciativa de Sernauto pretende poner las bases para el cumplimiento de lo recogido en la directiva europea 2000/53 de vehículos fuera de uso y su transposición al ordenamiento jurídico español. Según el mismo, "los proveedores de componentes de los vehículos establecerán sistemas de recogida de aquellos, cuando por avería, razones de seguridad u obsolescencia deban sustituirse, para que sean entregados a gestores autorizados que los traten y valoricen".

Con Ecopartes, se aseguraría el cumplimiento de la normativa, se controlaría el potencial mercado generado por la comercialización de los componentes reutilizados y reconstruidos, y se permitiría la participación de los fabricantes en el proceso de Certificación de Piezas de segunda mano.

La antigüedad del parque de turismos empeora pese a los planes de renovación

El 35,4% de los coches tenía más de 10 años a final de 2002, frente al 32,9% de 1993

SANTIAGO HERNÁNDEZ, Madrid
A finales de 1993, el 32,9% de los automóviles del parque español tenía más de 10 años. A finales de 2002, el porcentaje era del 35,4. Conclusión: aunque el parque es

más numeroso (cinco millones de turismos más), también es más viejo. Los planes Renove y Prever, consistentes en dar ayudas públicas para comprar coche nuevo a cambio de achatar el antiguo y así

modernizar la flota, no han tenido el éxito que buscaban sus promotores cuando los pusieron en marcha. Así lo reconocen tanto la Administración, como los fabricantes y los concesionarios.

El parque de turismos español ha pasado de 13.733.794 unidades en 1993 a 18.732.632 unidades a final de 2002. El Plan Renove estuvo vigente los años 1994 y 1995. Le sustituyó el Prever, que comenzó en 1997 y termina este año. En 1996 no hubo medidas de fomento de las ventas.

En 1994, al Plan Renove se acogieron 210.906 operaciones de ventas de los 909.682 coches que se vendieron ese año. El Plan Prever, que comenzó en el 1997, ha sido un fuerte motor de ventas y supuso 127.067 operaciones de 1.016.383 ventas totales. El pasado año se acogieron a este sistema 274.934 operaciones de 1.331.877 matriculaciones hechas.

La calidad del parque automovilístico español es "claramente insatisfactoria con uno de cada tres turismos y camiones y uno de cada cuatro autobuses en circulación con más de diez años de antigüedad", dice el último informe anual de la patronal Anfac.

Los fabricantes reconocen los avances en las ventas, pero no en la renovación del parque. Concretamente, en el año 2002 el porcentaje de vehículos viejos se ha mantenido invariable en turismos, se ha reducido ligeramente en tractores industriales y ha aumentado en camiones y autobuses.

Contaminación ambiental

Deterioro del medio ambiente por la mayor contaminación e inseguridad de los vehículos son los dos elementos que hay que mejorar con la modernización del parque automoción, dicen los fabricantes. Según sus datos, el 20% del parque produce el 80% de la contaminación ambiental, precisamente por su antigüedad.

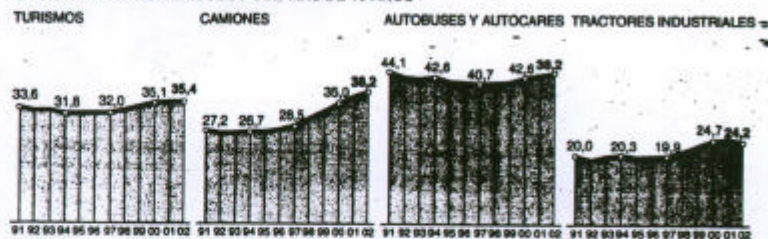
El reto de la modernización del parque no es exclusivo de España. En la Unión Europea esta preocupación ha sido expuesta por los responsables del Gobierno de Bruselas en varias ocasiones.

Con datos de 2001, últimos disponibles, el parque de turismos finlandés es el más antiguo, ya que el 53,9% de sus coches tiene más de diez años de antigüedad. Le sigue Suecia, con el 45,8%; Grecia, con el 43,5%; Italia, con el 38,3%, y Dinamarca con el 36,4%.

Irlanda es el país que tiene un parque más moderno, ya que solamente el 14,7% de sus coches tiene más de diez años de antigüedad. Le sigue Bélgica, con el 27%; Alemania, con

Radiografía del sector del automóvil

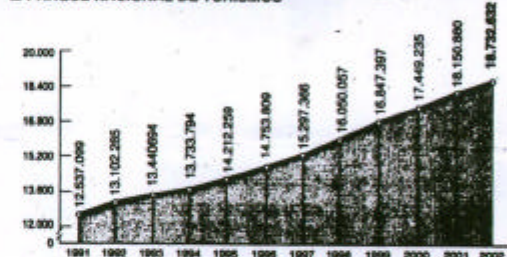
■ PORCENTAJE DE VEHÍCULOS CON MÁS DE 10 AÑOS



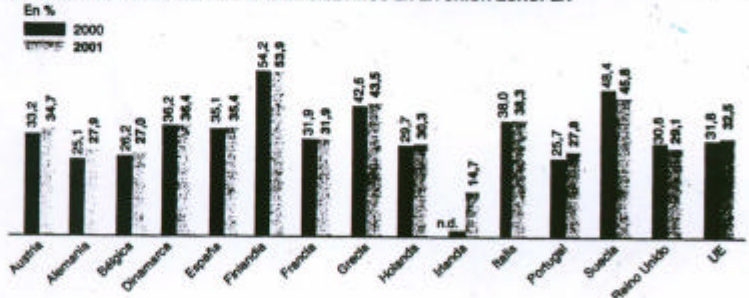
■ BAJAS RENOVE Y PREVER

| Año | Turismos y todo terreno | Total turismos matriculados |
|------|-------------------------|-----------------------------|
| 1994 | 210.906 | 909.682 |
| 1995 | 95.450 | 834.369 |
| 1996 | - | 910.828 |
| 1997 | 127.067 | 1.016.383 |
| 1998 | 198.663 | 1.192.530 |
| 1999 | 250.952 | 1.406.346 |
| 2000 | 271.990 | 1.361.256 |
| 2001 | 335.206 | 1.425.573 |
| 2002 | 274.934 | 1.331.877 |

■ PARQUE NACIONAL DE TURISMOS



■ PARQUE DE VEHÍCULOS CON MÁS DE DIEZ AÑOS EN LA UNIÓN EUROPEA



Fuente: ANFAC con datos de la DGT.

EL PAÍS

el 27,9%; y el Reino Unido, con 29,1%. La media de antigüedad en la Unión Europea era del 32,5% a finales del año 2002, lo que supone empeorar el porcentaje del 31,8% de finales del año 2000.

Salvo en dos casos (Finlandia y el Reino Unido) en el año 2001 siguió incrementándose el porcentaje de vehículos con más de diez años, lo que evidencia el fracaso de la política medioambiental de la Unión Europea, que pretende una renovación del parque para que haya menos contaminación.

Si la modernización del parque no se ha conseguido, al menos se ha elevado la tasa de motorización española. De los 350 automóviles de turismo que había por cada 1.000 habitantes a final de 1994, se ha pasado a los 460 a final de 2002.

El avance de los automóviles diesel es otra de las características del parque español. Según los datos de Anfac, al final del año 1992 los coches que consumían gasóleo representaban el 11,2% del total. Ese porcentaje ha subido hasta el 32,1% al final del pasado año, entre un parque total de 18,7 millones de turismos.

23,5 millones de unidades

Los datos de la Dirección General de Tráfico cifraban en 23,5 millones de unidades el parque total de vehículos a final de 2002. De ellos, el 79,5% son automóviles de turismo, el 1,5% son camiones, el 0,2% autobuses, tractores industriales el 0,7% y el apartado de otros vehículos el 2,1%.

El sector de automoción, que tiene que comenzar a negociar un nuevo plan para impul-

sar las ventas de vehículos antes de que comience el próximo año, supone el 5,7% del producto interior bruto (PIB) español. El empleo directo que proporciona este sector se elevó al final del pasado año a 72.529 personas.

El sector, después de un comienzo de año titubeante, ha mejorado su nivel de matriculación una vez superado el primer semestre del año. En septiembre, la matriculaciones ascendieron a 92.611 unidades, lo que supone una mejora del 14,6% sobre el mismo mes del año anterior y el mejor septiembre de la historia.

Las previsiones de los fabricantes son terminar el presente año con un aumento del 2% sobre las ventas del año anterior, aunque el sector reclama a la Administración agilidad en la negociación de nuevos planes de apoyo a las ventas.

14/10/2003: AMD Press/Tecnipublicaciones

La Sociedad para el Desarrollo Medioambiental de Aragón inicia su andadura

AMDPress.- El Boletín Oficial de Aragón (BOA) publicó recientemente el decreto de creación de la Sociedad para el Desarrollo Medioambiental de Aragón (Sodemasa) una empresa pública de capital mixto que asumirá las actividades relacionadas con el ciclo del agua, la gestión forestal (incluyendo los incendios), de espacios naturales y la gestión integral de residuos.

El capital social de Sodemasa, que en el futuro realizará actividades relacionadas con el patrimonio natural, es de 1,2 millones de euros, divididos en 20.000 acciones suscritas en su totalidad por el Ejecutivo aragonés, aunque está contemplada la entrada de capital privado.

La constitución de la citada empresa ha suscitado fuertes críticas por parte de la oposición, que solicita una explicación parlamentaria. Por su parte, el consejero de Medio Ambiente de Aragón, Alfredo Boné, declaró que "el volumen de actuaciones medioambientales requería de una empresa específica, porque Sirasa carecía de competencias en residuos o agua".

15/10/2003: Autoprofesional.com

Clepa, preocupada por la prepotencia de los constructores en la elaboración de los listados de materiales compatibles con la Directiva VFU

Clepa, la asociación que reúne a los fabricantes de componentes europeos, acusa de prepotente la postura de los constructores de vehículos en la elaboración conjunta de listados de materiales compatibles con la Directiva Europea sobre Vehículos Fuera de Uso. Las peores críticas se las llevan GM y Volkswagen, que no aceptan la propuesta de racionalizar las bases de datos y limitar el aporte de información de los proveedores a los fabricantes de coches.

Como ya hemos informado desde estas mismas páginas en otras ocasiones, la Directiva VFU exige que este año se dejen de utilizar en la producción de vehículos materiales que presentan problemas de reciclaje y recuperación. Las asociaciones europeas de constructores de vehículos, ACEA, y de fabricantes de componentes, CLEPA, en la que está integrada la española Sernauto, negocian desde hace un par de años la puesta en marcha de bases de datos racionales, conocidas como IMDS (International Material Data System, que permitan recoger y, de alguna forma "homologar" las características de los materiales utilizados en los procesos productivos de las piezas y componentes del automóvil.

La tarea no es fácil. Los fabricantes de componentes se quejan de las altas exigencias que, en materia de información, les piden sus clientes, lo que les lleva, por una parte, a importantes desembolsos económicos, con el consiguiente encarecimiento de sus procesos, y, por otra, a desvelar información que consideran clave para su propio mantenimiento como proveedores.

21/10/2002: **El Mundo**

**Las bajas de vehículos
cayeron un 11,5% en el
pasado mes de agosto**

Las bajas de todo tipo de vehículos alcanzaron 56.859 unidades durante agosto, lo que supone una reducción del 11,5% en comparación con el mismo mes de 2002, según datos de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (Ganvam).

Hasta agosto se han dado de baja un total de 643.350 vehículos, el 0,84% más que en el mismo periodo del año anterior.

22/10/2003: **Autoprofesional.com**

Desguaces Condón Orts, nuevo Centro Autorizado para la Recepción y Descontaminación de Vehículos de Badajoz (21/10/2003)

La empresa Desguaces Cordón Orts, situada en la localidad pacense de Dehesilla de Calamón, ha invertido unos 900 mil euros en la adecuación de sus instalaciones a la nueva normativa sobre reciclaje de vehículos fuera de uso. Este negocio familiar, iniciado en 1982, comenzó su modernización hace ocho años pero es ahora cuando ultima su acondicionamiento para transformarse en unos de los primeros Centros Autorizados para la Recepción y Descontaminación de Vehículos de la provincia de Badajoz.

Según señala la propietaria de Desguaces Cordón Orts, Marisa Orts, cada vehículo que ingresa en el CARD debe quedar descontaminado de líquidos y batería en diez días y de uno a seis meses debe estar despiezado. Esa es la razón por la que el centro dispone de una sala de descontaminación, otra de despiece y una tercera de punto de venta.

En la sala de descontaminación de la empresa, una máquina se encarga de extraer los fluidos por separado y cada uno va a su depósito independiente. Una vez descontaminado, el vehículo pasa a la sala de despiece, donde hay elevadores y una pila de lavado de las piezas que se desmontan del coche y se separan la chapa, cristales y plásticos. Según Marisa Orts, el 98% del vehículo se puede reutilizar. Las piezas, una vez limpias y empaquetadas se exponen a la venta. Están garantizadas y su precio es hasta un 30% del valor del mercado. Lo que no es aprovechable por el cliente, se vende como chatarra al peso.

23/10/2003: Agencia EFE

La Directiva sobre reciclaje obligará al fabricante a recoger el 80% de los residuos a partir de 2005

Madrid, 23 oct (EFE).- La directiva que entrará en vigor en 2005 obligará a los fabricantes a reciclar entre el 50 y el 80 por ciento de los productos que se fabriquen, dijo ayer a Efe el director general adjunto de ASIMELEC (Asociación Multisectorial de Empresas Españolas de Electrónica y Comunicaciones), Gonzalo Torralbo Pérez.

Torralbo, que impartió esta tarde la conferencia titulada 'Cómo cerrar el ciclo de vida de aparatos electrónicos', explicó que otro de los objetivos de la legislación es alcanzar en el 2006 los 'cuatro kilos' de residuos recogidos por persona y año.

La directiva responsabilizará al productor de la recogida de los residuos en 'puntos limpios', traslado a puntos de almacenaje y separación de residuos, explicó Torralbo.

También se tratará -dijo- de 'eliminar el uso de elementos peligrosos en la fabricación' de aparatos electrónicos, tales como el cadmio, el mercurio y el plomo.

La mayor preocupación, dijo, va a ser la trasposición de la Directiva europea a la legislación española y su forma de financiación ya que todo este proceso supone un 'sobrecoste' para la industria, aunque el 'mayor problema' es la 'escasa' concienciación del ciudadano español.

La higiene del español es mayor que la de sus conciudadanos europeos 'pero en su casa, porque de puertas afuera no siempre es tan cuidadoso con lo que tira'.

Casi todo se puede reciclar 'de forma racional', siguiendo los pasos establecidos dentro de los sistemas de cada Administración, materiales como el vidrio, el plástico y las baterías de los móviles pero en cambio, hay otro tipo de aparatos como móviles, frigoríficos y lavadoras que se siguen desechando 'de forma incontrolada', explicó.

Primera lectura en el Parlamento Europeo

Por otra parte, la propuesta de directiva por la que se modificará la actual legislación comunitaria en materia de residuos de aparatos electrónicos y eléctricos recibió ayer el visto bueno del Parlamento Europeo, en primera lectura del proceso de codecisión. En ella se prevé eximir a los productores de la obligación de financiar la eliminación de los aparatos eléctricos comercializados en el pasado, dado que esto supondría una enorme carga económica.

La recientemente aprobada directiva sobre reciclado de aparatos eléctricos y electrónicos, cuya transposición efectiva por parte de los Estados miembros debe efectuarse antes del 13 de agosto de 2004, obliga a los productores, en su artículo 9, a financiar la eliminación de los aparatos electrónicos comercializados en el pasado ('residuos históricos') no procedentes de hogares particulares.

Esta obligación retroactiva supone una carga económica muy pesada para aquellos productores que en el pasado vendieron cantidades muy superiores a las actuales o futuras, mientras que las empresas nuevas en el mercado no han de hacer frente a ninguna obligación. Por ello, podría darse la situación de que las empresas que se encuentren en una situación económica precaria se vean obligadas a declararse insolventes, con la aplicación de esta normativa.

De acuerdo con las preocupaciones de la industria de este tipo de aparatos, la Comisión, el Consejo y el Parlamento decidieron en octubre de 2002 proponer una modificación a este artículo. 'Advirtiendo que han surgido preocupaciones sobre las posibles repercusiones financieras para los productores del actual enunciado del artículo 9, el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión declaran su intención

común de examinar estos aspectos lo antes posible. Si dichas preocupaciones resultaran fundadas, la Comisión manifiesta su intención de realizar una propuesta para modificar el artículo 9 de la directiva', señalaron las tres instituciones en una declaración conjunta.

Tal modificación se traducirá en una nueva directiva, que recibió ayer el visto bueno del Parlamento Europeo sin enmiendas en primera lectura. Dado que se trata de un procedimiento acelerado, se espera que el Consejo apruebe próximamente el texto para que éste sea aplicado en la fecha prevista para la normativa modificada (agosto de 2004).

Modificaciones

Los cambios introducidos prevén que no sean los productores propiamente dichos en quienes recaiga la responsabilidad de financiar la eliminación de 'residuos históricos' procedentes de usuarios que no sean hogares particulares, sino en los productores de nuevos productos, con lo que la financiación se realizaría en el momento del suministro.

En lo que se refiere a los aparatos eléctricos o electrónicos que no son sustituidos por nuevos productos, son los usuarios distintos de los hogares particulares los que correrán con los gatos de recogida.

Octubre 2003: IntecUrbe



Agbar vende a Ferrovial su filial de residuos sólidos, Cespa, por 514 millones de euros

Después de meses de rumores y negociaciones, los grupos Aguas de Barcelona (Agbar), Suez y Ferrovial alcanzaron a finales del pasado mes de agosto un acuerdo para la adquisición por parte de éste último de las actividades en el ámbito de residuos sólidos desarrolladas por Agbar y Suez en España y Portugal, según un comunicado de la empresa catalana. La empresa compradora será Ferrovial Servicios, S.A. (Ferroser), filial al 100% del Grupo Ferrovial, S.A., que adquiere el 100% del capital de la sociedad Cespa S.A., matriz de la

mencionada actividad de residuos sólidos, y el 50% de Ecocat.

En conjunto, el Grupo Agbar percibirá aproximadamente 290 millones de euros. La operación queda todavía supeditada a su análisis por parte de las Autoridades de Competencia. Esta transacción forma parte de la estrategia de Agbar de incrementar su potencia inversora en los sectores de Agua y Saneamiento, Salud y Certificación, de gran capacidad de crecimiento, mediante la desinversión en otras áreas.

El Grupo Cespa es el segundo ope-

rador en España en la gestión de servicios municipales de limpieza y residuos sólidos y líder en la gestión de residuos industriales. En el 2002, el Grupo Cespa facturó 590 millones de euros y contaba con unos fondos propios de 149 millones de euros. El número de municipios atendidos es de 444, por lo que sirve a una población de 12,5 millones de habitantes. La flota total de vehículos que opera en la actividad industrial es de 4.122 y gestiona un total de 29 vertederos industriales con una capacidad de gestión de 24 millones de m³.

**Cespa
facturó 590
millones de
euros en
2002**

EL PAÍS

El nuevo Plan Prever de la automoción primará a los vehículos que contaminen menos

El sector reclama al Gobierno que le dé participación en la confección del proyecto

SANTIAGO HERNÁNDEZ. Madrid
El nuevo Plan Prever de ayudas públicas a la incentivación de ventas de vehículos (que pretende arrancar el próximo 1 de enero) primará sobre todo la menor conta-

minación medioambiental de los automóviles. El nuevo modelo en el que trabaja el Ministerio de Ciencia y Tecnología y que pretende reformar en profundidad el actual plan para rejuvenecer el parque auto-

movilístico va con retraso. El sector dice que el Gobierno no le ha pedido su opinión, a pesar de que sus equipos técnicos han estudiado los datos y tienen una serie de propuestas para el nuevo plan.

El sector de automoción está nervioso. Falta algo más de dos meses para que finalice el Plan Prever, que está en vigor desde el año 1997, y el Ministerio de Ciencia y Tecnología no se ha reunido ni con los fabricantes ni con los sindicatos para conocer su opinión sobre la renovación del plan, que se ha mostrado como un elemento dinamizador en las ventas de un sector que supone el 5,7% del producto interior bruto (PIB) español. Sin ir más lejos, las ventas del pasado mes de septiembre (el mejor septiembre del sector y cuando realmente ha notado el tirón de ventas por primera vez en el presente año) las operaciones acogidas al Prever fueron el 32,8% del total. Por ello, fabricantes y sindicatos coinciden en que son necesarias medidas incentivadoras para mantener las ventas.

El cambio de ministro en la cartera de Ciencia y Tecnología (Juan Costa ha sustituido en septiembre a Josep Piqué) ha puesto más arena en las ruedas de una maquinaria ya de por sí lenta. De hecho, en algunas empresas y entre los sindicatos se comienzan a plantear dudas de que el nuevo Prever comience el próximo mes de enero y piensan que posiblemente el Gobierno espera a las elecciones generales del próximo mes de marzo. Sería el nuevo Gobierno el que en mayo de 2004 retomara el plan. Este aplazamiento haría perder al sector medio año y las ventas se resentirían.

Propuestas del sector

Los fabricantes, no obstante, tienen sus propuestas muy trabajadas. Consideran que el nuevo Prever debería ampliarse a los coches con siete años de antigüedad en lugar de los 10 años actuales. Además, que se pueda favorecer con estas ayudas no sólo al titular del coche achatarado, sino también a sus familiares directos. Asimismo, creen que es necesario eliminar el límite temporal de seis meses como tope entre el momento de achatarar el coche viejo y comprar el nuevo. Debería ampliarse este periodo, dicen los empresarios. Los fabricantes

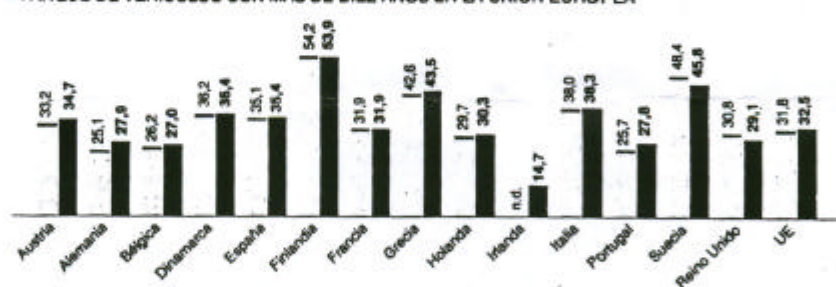
Venta de turismos en España



BAJAS RENOVE Y PREVER

| Año | Turismos y todo terreno | Total turismos matriculados |
|------|-------------------------|-----------------------------|
| 1994 | 210.906 | 909.682 |
| 1995 | 95.480 | 834.369 |
| 1996 | -- | 910.926 |
| 1997 | 127.067 | 1.016.383 |
| 1998 | 196.663 | 1.192.530 |
| 1999 | 250.952 | 1.406.246 |
| 2000 | 271.990 | 1.381.256 |
| 2001 | 335.206 | 1.425.573 |
| 2002 | 274.934 | 1.331.877 |

PARQUE DE VEHÍCULOS CON MÁS DE DIEZ AÑOS EN LA UNIÓN EUROPEA



Fuente: ANFAC con datos de la DGT.

EL PAÍS

consideran acertado que Ciencia y Tecnología quiera primar sobre todo a los coches que menos contaminen; de hecho, los estudios de la patronal Anfac estiman que el 20% de los coches más viejos producen el 80% de la contaminación.

Para Máximo Blanco, secretario de Automoción de CC OO, una cosa está clara: "Los planes Renove y Prever no han conseguido rejuvenecer el parque automovilístico español, ya que el parque hoy es más viejo que en enero de 1994, al comenzar el Renove". Entonces, el 32,9% de los automóviles de turismo tenían más de diez años de antigüedad, mientras que al final de 2002 ese porcentaje se situó en el 35,4%.

Para Blanco, se deberían haber producido reuniones entre la Administración, los fabricantes y los sindicatos. Con todo, Blanco

coincide con los fabricantes en que hay que ampliar hasta los siete años la antigüedad para acogerse al plan.

Además, este sindicalista pide que se incentive la compra de vehículos de menor cilindrada con mayores ayudas. Con esta última medida se defiende a las fábricas y plantillas en suelo español que fabrican coches de pequeñas cilindradas, dice Blanco. Para el dirigente sindical, no existe actualmente un cauce común para todos los interlocutores en el sector porque la Administración tiene poco interés en ello y las empresas, al ser filiales de multinacionales, les pasa tres cuartos de lo mismo.

Aunque el parque automovilístico no se ha rejuvenecido, fabricantes, importadores y sindicatos creen que el Renove y el Prever han servido de palanca impul-

sora de las ventas en el sector. En el año 1994, de los 909.682 automóviles de turismo matriculados en España, al Plan Renove se acogieron 210.906 operaciones, lo que supuso un gran reactivador tras un año 1993 de depresión en las ventas. Este plan subvencionaba con 100.000 pesetas a los compradores de un coche nuevo achatarando el antiguo de 10 o más años. Se hizo una segunda versión para coches de más de siete años y 80.000 pesetas de ayuda directa.

Del año 1997 a final de 2003 está en vigor el Plan Prever con ayudas de 80.000 pesetas. En el primer año se acogieron a él 127.067 operaciones de 1.016.383 coches matriculados ese año. El pasado año se acogieron al plan 274.934 operaciones del total de 1.331.877 coches matriculados.

29/10/2003: Agencia EFE

Valencia recuperó 22.400 toneladas de neumáticos fuera de uso en 2002

Valencia, 29 oct (EFE).- La Comunidad Valenciana recuperó durante el pasado año 22.400 toneladas de neumáticos fuera de uso, según se desprende de un informe realizado por la Conselleria de Territorio y Vivienda. Fuentes de la Generalitat especificaron que estas cantidades han sido tratadas en las instalaciones que existen en la Comunidad Valenciana para este fin, como son las plantas de Vall d'Alba (Castellón), Aspe (Alicante) y Quart de Poblet y Xirivella (Valencia).

En estas instalaciones se somete al neumático a trituración para su posterior aprovechamiento, principalmente como combustible, 'por lo que se está fomentado un correcto tratamiento para este tipo de residuos', señaló el conseller de Territorio, Rafael Blasco.

Del total de toneladas de neumáticos gestionados, 22.368 se recuperaron a través de operaciones dirigidas a aprovechar y dar más valor tanto a los neumáticos usados como a los recursos contenidos en los mismos.

Este proceso persigue la recuperación, la regeneración, la reutilización y el reciclado, según establece el Decreto de Neumáticos Fuera de Uso elaborado por la Generalitat para regular 'un sector cada día más importante que cuenta con una problemática específica a la hora de gestionarlo adecuadamente por su características intrínsecas', indicó Blasco.

Al respecto, destacó que el decreto da cumplimiento a las exigencias previstas en la normativa europea, estatal y autonómica en materia de residuos y garantiza la 'correcta gestión de los neumáticos usados utilizando criterios y condiciones técnicas que eviten daños para la salud de las personas y el medio ambiente'.

El conseller recordó que en la Comunidad Valenciana ha aumentado la generación de neumáticos usados por el incremento del parque móvil y de las distancias recorridas y dijo que un 85 por ciento de estos proceden de coches o camionetas, un 14 por ciento de camiones pesados y un 1 por ciento de neumáticos de motocicletas, aviones y equipos de construcción, entre otros.

Respecto a las obligaciones que recoge este documento para los productores de neumáticos, destaca la de inscribirse en el Registro de Productores de residuos de la Comunidad Valenciana.

En este sentido, el responsable de Territorio apuntó que este registro ya ha recibido un total de 422 solicitudes para inscribirse en él y anunció que el resto de productores, cerca de 2.000, se inscribirán en breve.

Aclaró que el decreto establece las condiciones de almacenamiento de las instalaciones, entre las que se estipula que deben estar ubicadas a una distancia mínima de la población de 2.000 metros, tener accesos adecuados para la circulación de vehículos pesados y contar con medidas de prevención de incendios, riesgos, alarma, evacuación y socorro.

Además, las instalaciones deberán tener una zona de acceso restringido y estar valladas de forma perimetral, al tiempo que se limita la cantidad de neumáticos almacenados en función de los que se puedan procesar ya que la altura máxima de pilamientos se limita a 2'5 metros.



Un operario apila vehículos con una grúa para su posterior desguace. / CARLOS ARRANZ

Adiós a los cementerios de automóviles

JAIME LOPEZ MADRID.- Los cementerios de coches tienen los días contados. Los cerca de 3.500 desguaces que, según el ministerio de Medio Ambiente existen en nuestro país, darán paso a Centros Autorizados de Recepción y Descontaminación (CARD), que se encargarán, a finales de 2003 o principios de 2004, de reciclar los 800.000 coches que se dan de baja anualmente en España.

La UE aprobó la directiva de Vehículos Fuera de USO (VFU), en la que especificaba que en 2006 se recicle el 85% del peso total del coche -actualmente es el 75%- y el 95% en 2015. Bruselas también estableció que a partir de junio de 2007, fueran los fabricantes los que asumieran el coste del reciclado.

Para gestionar el perfecto cumplimiento del real decreto sobre VFU, aprobado en enero de 2003, se creó la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (Sigrauto), una asociación de asociaciones cons-

Cerca de 450 centros autorizados sustituirán, a final de año, a los viejos desguaces

tituida por la patronal de fabricantes de coches (Anfac), de importadores (Aniacam), de desguazadores (Aedra) y de recuperadores (Fer).

«En estos momentos 100 desguaces han obtenido el visto bueno para convertirse en Centros Autorizados (CARD) y unos 180 han presentado la documentación necesaria», señala Juan Antonio del Moral, presidente de Sigrauto.

Esta cifra contrasta con los cerca de 3.500 centros de achatarramiento que actualmente existen en nuestro país. Sin embargo, según puntualiza Rafael Pardo, portavoz de la patronal de desguaces, «del número que establece el Gobierno, sólo 800 se dedican profesionalmente a este negocio. Los demás son cementerios de chatarra». La labor de los CARD empieza con la descontaminación del coche y la se-

paración de las piezas reutilizables para su posventa. Todos los materiales restantes pasarán por la prensa, y acto seguido, el paquete se envía a la red de desfragmentadores para que dividan la chatarra para su posterior reciclaje. Actualmente, el reciclado del automóvil es un negocio rentable, tanto, que los usuarios perciben, en la mayoría de los casos, entre 40 y 500 euros al entregar su coche.

Sin embargo, reciclar el 85% del coche supondrá mayores esfuerzos, y muchas asociaciones de consumidores temen una subida en el precio del mercado. Respecto al reparto de responsabilidades, es el dueño del vehículo el que está obligado a asumir el coste por el traslado del vehículo hasta el CARD, pero nunca estará obligado a pagar al centro para que acepten su automóvil.

Asimismo, todos los CARD estarán obligados a entregar al conductor un certificado de destrucción del coche, con el que se prevé poner coto a las actividades marginales.

31/10/2003: Autoprofesional.com

RECAMBIOS FUERA DE USO: Cumplir con la normativa puede costar a los fabricantes entre 21 y 23 pesetas por kilo (31/10/2003)

Ser más respetuosos con el medio ambiente costará a los fabricantes de componentes españoles que comercializan material en el mercado posventa entre 21 y 23 pesetas por kilo de residuos. Esta es la cifra consecuencia de extrapolar una experiencia piloto de recuperación de residuos realizada por la Asociación Española de Fabricantes de Componentes (Sernauto) en Álava. Sus conclusiones fueron expuestas ayer en el XIV Congreso de Serca, celebrado en Tarragona, y dieron lugar a uno de los debates de la jornada de trabajo.

La iniciativa de Sernauto pretende poner las bases para el cumplimiento de lo recogido en la directiva europea 2000/53 de vehículos fuera de uso y su transposición al ordenamiento jurídico español. Según el mismo, "los proveedores de componentes de los vehículos establecerán sistemas de recogida de aquellos, cuando por avería, razones de seguridad u obsolescencia deban sustituirse, para que sean entregados a gestores autorizados que los traten y valoricen". Aunque todavía no existe obligación de alcanzar un porcentaje de valorización, la asociación española quiere estar preparada para cuando llegue el momento de aplicar una futura normativa específica para el sector posventa.

José Antonio Jiménez Saceda hizo público por vez primera ante un auditorio compuesto por representantes de varios colectivos posventa una información que, resumida, fue adelantada ya hace unos días por www.autoprofesional.com. Nueve toneladas de residuos se han recogido durante los cuatro meses en los que se ha desarrollado la experiencia piloto de recogida y recuperación de piezas de Vitoria, apoyada por la Asociación Española de Fabricantes de Componentes, Sernauto, con la colaboración del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y Adeada (la asociación de profesionales de automoción alavesa). En ella han participado veinte talleres, diez de los cuales eran concesionarios de marcas de automóviles y las otras diez empresas independientes. El coste total de la iniciativa, que todavía está operativa gracias a una subvención de la municipalidad, ha sido de 1.500 euros.

De los datos extraídos por Sernauto, se puede extrapolar que, para el conjunto de un posible plan nacional, la media de coste por recogida y recuperación por kilo de residuos estaría en torno a 0,12-0,15 euros (unas 21-23 pesetas), aunque esa cifra depende del tipo de desecho generado, especialmente cuando se trata de material considerado "peligroso" y de difícil reciclaje, como es el caso de los filtros de aceite, por citar un ejemplo ilustrativo y común.

Tras la experiencia de Vitoria, que ha tenido como objetivo evaluar la infraestructura y los costes necesarios para la implantación de un sistema de recuperación de piezas de recambio en España, bautizada como "Ecopartes", serán los fabricantes de componentes los que tengan en sus manos la decisión de afrontar el proyecto y cómo hacerlo. En estos momentos se sigue con atención la experiencia alemana de Parts Life, una empresa sin ánimo de lucro que nació en 1996 impulsada por varios productores de piezas especializados en el mercado posventa. En estos momentos, Parts Life trabaja con 45 gestores en su país. Tampoco se descarta el establecimiento de una tasa, tipo a la adoptada para los envases y embalajes en nuestro país y conocida como "Ecotasa".

En cuanto a la experiencia de los talleres participantes, ha sido mayoritariamente positiva. En el caso de los concesionarios de marca participantes no se ha presentado ningún problema, puesto que la mayoría de ellos cuentan ya o están en proceso de hacerlo con certificación ISO 14000. En cuanto a los talleres independientes, las dificultades han sido mayores, debido a sus menores dimensiones y a tener que dedicar un espacio en las instalaciones a diferentes contenedores que tardaban en llenarse de los residuos correspondientes.

Con Ecopartes, se aseguraría el cumplimiento de la normativa, se controlaría el potencial mercado generado por la comercialización de los componentes reutilizados y reconstruidos, y se permitiría la participación de los fabricantes en el proceso de Certificación de Piezas de segunda mano.

4/11/2003: AMD Press/Tecnipublicaciones

Navarra aprueba subvenciones en actuaciones de prevención, corrección y control del impacto ambiental de la industria

AMDPress.- El Gobierno de Navarra acordó ayer autorizar un gasto máximo de 900.000 euros destinado a subvencionar las inversiones para la prevención, corrección y control del impacto ambiental de la actividad industrial durante los años 2004 y 2005.

Estas subvenciones se clasifican en seis tipos, atendiendo a la inversión o actividad realizada por el beneficiario. La financiación a recibir dependerá de si los solicitantes están catalogados o no como pequeña y mediana empresa (PYME), según informan fuentes del Ejecutivo navarro.

Las ayudas de "tipo A" estarán dirigidas a las inversiones de corrección para adaptarse a nuevas normas medioambientales, tanto mediante modificaciones de proceso como a través de la incorporación de medio materiales (activos fijos), para reducir la contaminación de modo directo. Estas subvenciones (15%) sólo serán aplicables a empresas PYME.

Las inversiones destinadas a la reducción o eliminación directa de la contaminación y otros efectos nocivos para el medio ambiente, la adaptación de los métodos de producción, o la introducción de tecnologías limpias, procesos de minimización, reciclaje, reutilización o valorización, cuando se plantee superar sustancialmente lo establecido en la legislación medioambiental vigente son las acciones englobadas en el tipo B de las ayudas autonómicas.

Los proyectos de investigación industrial cuyo objetivo sea la adquisición de nuevos conocimientos, que puedan resultar de utilidad para la creación de nuevos procesos productivos y que contribuyan a reducir el poder contaminante y otros efectos nocivos de la actividad.

Las auditorías ambientales, ecodiagnósticos, implantación de sistemas de gestión ambiental, análisis y evaluación de riesgos medioambientales, estudios de valoración del impacto ambiental producido por actividades industriales y actividades de formación promovidas por las mismas.

Otro bloque de iniciativas que serán subvencionadas serán las inversiones realizadas por empresas que contribuyan a subsanar los daños ambientales mediante el saneamiento de instalaciones industriales contaminadas y, en particular, el deterioro de la calidad del suelo y de las aguas superficiales o subterráneas.

A estas subvenciones podrán acogerse empresas, públicas o privadas, agrupaciones de dichas empresas, personas físicas e instituciones que realicen proyectos o inversiones tendentes a reducir la contaminación

10/11/2003: AMD Press/Tecnipublicaciones

Afectará a 130.000 vehículos al final de su vida útil La Generalitat valenciana perfila el Plan Zonal de VFU's

AMDPress.- La Conselleria de Territorio y Vivienda de la Generalitat Valenciana ultima la redacción del Plan Zonal de vehículos fuera de uso (VFUs), que tiene como

objetivo gestionar de manera adecuada tanto los vehículos como los residuos generados en su tratamiento.

Rafael Blasco, consejero de Territorio y Vivienda, declaró hoy que el plan fomentará "las buenas prácticas", e incluirá penalizaciones a "los comportamientos medioambientalmente incorrectos". La Conselleria de Territorio y Vivienda, estima que el citado plan afectará a 130.000 vehículos al final de su vida útil, entre turismos, furgonetas, autobuses, motocicletas, ciclomotores y vehículos industriales.

El referido plan establece un sistema de gestión descentralizado, "de forma que se podrían aprovechar instalaciones ya existentes, siempre y cuando se adecuen y cumplan los requisitos exigibles para ser un centro autorizado de tratamiento, y en su caso, si fuera necesario, favorecer la creación de instalaciones nuevas".

En la actualidad, en la Comunidad Valenciana 15 instalaciones ultiman el trámite de autorización para realizar operaciones de recepción, almacenamiento temporal, descontaminación y desmontaje de VFU´s.

Por otra parte, la Conselleria de Territorio y Vivienda lleva a cabo un programa de inspecciones de las empresas del sector del desguace de vehículos. A lo largo de este año se han recibido 14 denuncias, habiéndose iniciado la tramitación de un procedimiento de cierre y cuatro expedientes sancionadores.

18/11/2003: Cinco Días

Los coches para desguace deberán tener un certificado de descontaminación

El cerco medioambiental se estrecha para los vehículos al final de su vida útil. En enero próximo, según los cálculos de Sigrauto (la asociación para el reciclaje de vehículos que incluye a Anfac, Aniacam, Aedra y Fer), todos los automóviles que carezcan de un certificado de descontaminación no podrán ser dados de baja en el impuesto de circulación, lo que significa que deberán seguir tributando a los ayuntamientos hasta que lo consigan.

Kirru Artea / BILBAO (18-11-2003)

¡Error!Argumento de modificador desconocido.

La transposición por parte española, en enero de 2003, de la directiva comunitaria sobre gestión de vehículos al final de su vida útil va a suponer un vuelco empresarial entre los profesionales del desguace y un importante cambio en los criterios de actuación entre los fabricantes de automóviles y las redes de venta.

Según puso de manifiesto Manuel Kindelán, gerente de Sigrauto, en la Conferencia Internacional de Intercambio de Información y Prácticas Industriales de Reciclaje (Recon 03), que se ha celebrado en Bilbao, en España alrededor de 900.000 vehículos dejan de circular anualmente y su destino posterior estará, en breve plazo, más fiscalizado en materia medioambiental.

Los distribuidores de vehículos deberán conseguir en los centros concertados un certificado de descontaminación para los vehículos de los que se quieran desprender los clientes cuando acudan a comprarse uno nuevo. De no hacerlo, no los podrán dar de baja en el impuesto de matriculación, una decisión que supone un salto cualitativo en la política medioambiental mantenida hasta ahora en España.

Esto provocará un proceso de selección y eliminación de buena parte de los profesionales del desguace. Además, abrirá el abanico de empresas destinadas a desmontar un automóvil y a gestionar sus residuos con criterios medioambientales, con un horizonte de recuperación (que comprende la reutilización, reconstrucción, reciclaje y valoración energética) para 2015 de hasta el 95% del peso del vehículo. El 5% restante se destinará a los vertederos. En España este porcentaje se sitúa actualmente en el 75%.

La estrategia va a dejar en el camino a muchas compañías. Manuel Kindelán estima que de los 3.500 profesionales del desguace que hay en España no quedarán más de 400 dentro de 12 años, o sea, un 11%. Comparte la misma opinión Alfonso Ausín, responsable de Car Recycling, una compañía vasca que aspira a contar con 40 centros homologados en los próximos ejercicios repartidos por toda la geografía española.

El Estado español ha sido el sexto país de la Unión en trasponer la directiva comunitaria en esta materia y el segundo de los más industrializados tras Alemania. Por detrás quedan naciones como Italia o incluso Francia.

Se inicia el debate sobre la rentabilidad de la recuperación

¿Quién paga el coste? Kindelán considera que, por el momento, las cuentas les salen a los recuperadores de piezas y chatarra y también a los que tratan otro tipo de residuos. Para apoyar su tesis, afirma que en los temas de recuperación de los materiales férricos que componen los automóviles el porcentaje se sitúa en casi el 100%. Ausín, por su parte, asegura que se está armando una teoría por la cual deberían ser los fabricantes quienes compensaran el valor negativo de estas recuperaciones medioambientales.