



Dossier de Prensa

(Del 13 de Diciembre de 2011 al 23 de Enero de 2012)



NOTICIAS

14 de Diciembre de 2011

- Murcia Economía.com: Desguace París prosigue su plan de reforestaciones.
- Expansión.com: La patronal del automóvil ficha a Mario Armero como vicepresidente

15 de Diciembre de 2011

- ADN.es: Móstoles reclamará costes a los dueños de vehículos abandonados.

27 de Diciembre de 2011

- Europasur.es: La Policía Local percutirá en su labor contra los vehículos abandonados.

3 de Enero de 2012

- La Voz de Galicia.es: Treinta y un automóviles y un solo destino: el desguace

5 de Enero de 2012

- La Voz de Galicia.es: Trameve logra en plena crisis del automóvil sus mejores resultados.

14 de Enero de 2012

- Diario Las provincias.com: Repuestos de ocasión.
- Consumer.es: Dar salida a un viejo coche

19 de Enero de 2012

- Europa Press.es: La Policía Municipal de Sestao (Bizkaia) envió 24 vehículos abandonados al gestor autorizado durante el año 2011.
- Europa Press: Carlos Mataix seguirá como presidente de SIGRAUTO tras la incorporación de Luis Valero a Industria.
- Ambientum.com: Andalucía aprueba su Plan de Residuos Peligrosos.

RESPONSABILIDAD SOCIAL

Desguace París prosigue su plan de reforestaciones

Los empleados ya han participado en cuatro ediciones de esta iniciativa medioambiental

Desguace París llevó a cabo días pasado, su IV edición de su campaña de reforestación en la Sierra de Ricote, con el lema "Cuida tú entorno, cuídate tú". Como ya es tradicional, empleados de la empresa, junto a clientes, amigos y familiares, llevaron a cabo la plantación de 300 unidades de pino carrasco. Esta iniciativa está enmarcada dentro del calendario de actuaciones y objetivos que la empresa tiene planificados en su compromiso medio ambiental incluido en su declaración Emas 2011.



Empleados de Desguaces París y sus hijos participaron en la reforestación

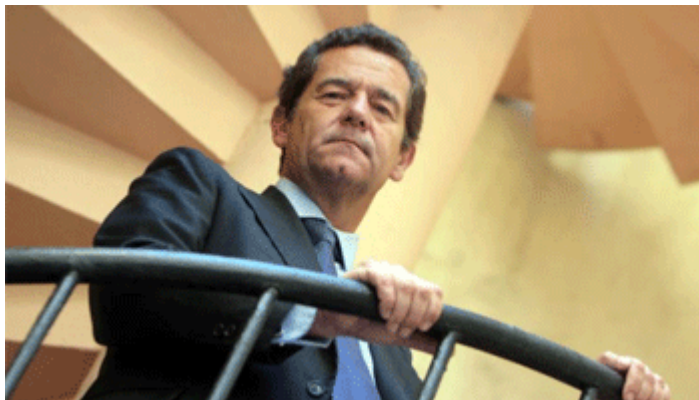
Este acto persigue varios objetivos, además del compromiso de la declaración Emas, como es educar a los niños, que se ven incluidos y comprometidos al ver cómo sus mayores se preocupan por mejorar su entorno natural, a la vez que promocionar las relaciones entre los empleados fuera del entorno laboral, creando un vínculo más que el estrictamente laboral.

Con esta edición ya son más de un millar de árboles que gracias a este tipo de iniciativas oxigenan y eliminan las emisiones de dióxido de carbono que generan las empresas en su actividad diaria.

La patronal del automóvil ficha a Mario Armero como vicepresidente

Anfac elige al exmáximo responsable de la tecnológica Ezentis y de GE en España para sustituir a Luis Valero.

La Asociación Nacional de Fabricantes y Automóviles y Camiones (Anfac) tiene nuevo vicepresidente. La patronal de las marcas de automóviles elige a un ejecutivo tan reconocido como Mario Armero para [sustituir a Luis Valero](#), que ocupaba el cargo de director general -que ahora desaparece- y cuya salida se anunció el pasado octubre.



Mario Armero, nuevo director general de Anfac

Con el nombramiento de Armero, que hasta el pasado septiembre estuvo al frente del grupo tecnológico Ezentis y que también es exmáximo responsable de General Electric

en España, Anfac pretende incrementar la relevancia de su papel para defender sus intereses en un momento especialmente complicado en el sector por la crisis. La asociación eleva la categoría del cargo de director general a vicepresidente ejecutivo a partir de enero.

La salida de Luis Valero se vinculó oficialmente con la puesta en marcha del nuevo plan estratégico de la patronal de fabricantes y se enmarcó en una renovación de la estructura de la asociación de más calado. Los cambios se producen tras el duro enfrentamiento que la asociación de fabricantes ha mantenido durante el último año con la patronal Faconauto por la reorganización de la distribución en el sector y la aprobación de una nueva ley que la regule. Un proyecto que tendrá que abordar ahora el nuevo Gobierno.

Valero, de 63 años de edad, ha ocupado el puesto de director general de Anfac durante los últimos quince años. Ahora seguirá vinculado a Anfac desde la presidencia de la asociación española para el tratamiento medioambiental de los vehículos fuera de uso (SIGRAUTO), organización de la que hasta ahora era vicepresidente.

Reforzar el 'made in Spain'

El recién designado vicepresidente ejecutivo Anfac se ha fijado como objetivo de su tarea impulsar la marca 'made in Spain' en el sector de la automoción. Armero, que ha comparecido hoy en conferencia de prensa acompañado del presidente de Anfac, Francisco Javier García Sanz, para presentar las líneas básicas del nuevo plan estratégico de la asociación, ha apuntado que la meta es "fabricar más y mejor en España", y convertir al mismo tiempo la asociación que dirige en "un referente de una España más moderna y competitiva".

Asimismo, Armero ha destacado la apuesta de la industria automovilística por España, como lo demuestra la inversión de 6.500 millones de euros comprometida en los últimos cinco años, la adjudicación de doce nuevos modelos a plantas españolas o la mejora de los procesos. "El automóvil es un sector líder, el principal representante de la inversión extranjera en España y necesitamos más economía productiva, mantener y proyectar el crecimiento en el sector industrial".

Ejecutivo con proyección internacional

Nacido en Madrid en 1958, Mario Armero Montes es uno de los directivos españoles de mayor proyección internacional. Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, en 1988 asumió la secretaría general de General Electric, empresa a la que estuvo vinculado durante más de dos décadas. En noviembre de 1999, fue nombrado presidente de General Electric Plastics España, hasta que en 2001 asumió la presidencia del consejo de administración de General Electric para España y Portugal.

Designado por la Asociación Española de Directivos (AED) mejor directivo en 2005, tras su paso por General Electric, fue consejero delegado de Corporación Llorente, entre 2008 y 2010, cargo que abandonó para presidir la antigua Avánzit, ahora Ezentis, que abandonó el pasado septiembre. Armero es, además, miembro del consejo asesor de ING y del consejo de administración de CLH. Hasta 2007, también fue presidente del American Business Council en España.

Nuevo Gobierno

En paralelo, el presidente de Anfac considera que la prioridad ahora es trasladar al futuro Gobierno las necesidades del sector para garantizar su estabilidad a medio y

largo plazo. Para García Sanz, la automoción necesita reformas estructurales para recuperar el mercado, mejorar la competitividad y crear empleo.

García Sanz ha propuesto planes fiscales a largo plazo que dinamicen el consumo, un plan de achataamiento y la reforma del sistema financiero para que fluya el crédito. En el campo de la competitividad, ve necesario avanzar en logística y mantener el esfuerzo inversor en I+D+i. Por último, en relación al empleo, aboga por una reforma laboral "en profundidad" que prime el convenio de empresa.

El presidente de la patronal cree que 2011 ha sido un año "desastroso" para el automóvil en España, si bien las fábricas han logrado mantener el empleo gracias al tirón exterior. En relación con 2012, ha vaticinado: "Los que estamos en Europa, especialmente en España, nos vamos a tener que apretar el cinturón bastante".

En este sentido, ha advertido de que si el mercado nacional sigue en los actuales niveles, existe un riesgo de que se frenen futuras adjudicaciones a las plantas españolas. "Se produce donde hay mercado", enfatizó el ejecutivo, quien cifra entre 1,3 y 1,5 millones de matriculaciones anuales el volumen natural de ventas para un país como España.

15 de Diciembre de 2011: ADN.es

Móstoles reclamará costes a los dueños de vehículos abandonados

El pleno de Móstoles ha aprobado una ordenanza municipal para reclamar a los propietarios de los vehículos abandonados en la vía pública el coste de la retirada y depósito de los mismos, con el objetivo de eliminar esta práctica y mejorar el estacionamiento en la ciudad.

El pleno ha dado hoy luz verde a esta nueva ordenanza desarrollada por la Concejalía de Seguridad, ya que hasta ahora sólo existía una tasa por retirar aquellos vehículos aparcados en zona no permitida o que perturbaran la circulación.

El vicealcalde y portavoz del Gobierno, Daniel Ortiz, ha explicado hoy que cada vez se retiran de la vía pública más vehículos en estado de abandono, cuyos propietarios no cumplen con lo estipulado en la normativa vigente.

Según ésta, el titular de un vehículo que se desprenda del mismo tiene la obligación de entregarlo a un Centro Autorizado de Tratamiento.

Sin embargo, cuando no actúan de este modo, es el Ayuntamiento quien tiene que asumir los costes económicos que implican detectar el vehículo, retirarlo de la vía pública, hacer los trámites administrativos y trasladarlo al Centro Autorizado de Tratamiento, según Ortiz.

De ahí la nueva ordenanza fiscal que recoge la posibilidad de incoar un expediente sancionador y exigir al titular del coche los gastos de retirada, estancia y eliminación ocasionados.

Además, con ella se han regulado las tasas que se aplicarán por la retirada y estancia de los mismos en las dependencias municipales.

La Policía Local percutirá en su labor contra los vehículos abandonados

Una campaña se propone aumentar la detección de coches con signos de haber sido desahuciados, un foco potencial de inseguridad e insalubridad. Las condiciones para poder retirarlos de la calle son muy exigentes

La Policía Local de Algeciras va a iniciar una campaña que percuta aún más si cabe en la detección de vehículos con signos de abandono. Esa imagen en cierto sentido cómica de un coche olvidado al que han robado las ruedas y ahora reposa sobre unos pocos ladrillos encierra un problema. Los automóviles dejados a su suerte en la vía pública pueden representar un foco de inseguridad e insalubridad.

Es Algeciras, por su situación geográfica, una ciudad en la que muchos acaban su camino. Personas, no coches, aunque una cosa lleva a la otra. Se aprecia una tendencia especial al

abandono de vehículos en la localidad. En 2009 fueron retirados 163, 100 en 2010 y todavía estos días la grúa se lleva los últimos del año. O sea, cientos.

La Policía Local posee una unidad específica que trabaja en el desalojo de las calles de esa chatarra aún no definida como tal. La ecuación de alto número de coches abandonados más inseguridad potencial motiva los esfuerzos y la citada campaña del cuerpo municipal, de acuerdo a las instrucciones de la delegación de Seguridad Ciudadana.

Sucede que el problema tiene un problema. Las normas que rigen para considerar a un vehículo en estado de abandono son abundantes y exigentes y el proceso administrativo que se debe completar para la retirada del coche es denso y farragoso. Desde que la Policía Local abre un acta hasta que un automóvil acaba en un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT) para ser descontaminado y desguazado pueden pasar perfectamente cuatro meses. Y a este tiempo hay que añadir el que llevaba en la vía pública antes de que comenzaran los pasos para quitarlo de en medio.

Un vehículo tendrá la valoración de abandonado en tres casos: cuando se constate que lleva estacionado en la calle más de un mes con desperfectos que impidan el desplazamiento por sus propios medios, cuando permanezca durante más de un mes sin placas de matrícula o cuando lleve dos meses en el depósito sin que nadie lo reclame. Y una vez registrada la situación del coche, la administración debe ponerlo en conocimiento de su titular, a través de diferentes conductos, uno de ellos el Boletín Oficial de la Provincia. Y puede que aparezca el dueño, que quiera recuperarlo... Pasan las semanas.

La cuestión reside en que, aunque un coche esté abandonado a ojos vista -las margaritas florecen en el capó, por ejemplo-, es posible que pueda circular y tener las matrículas. Y mientras crecen las flores puede que se convierta en un refugio de inseguridad e insalubridad.

Es entonces cuando la Policía Local puede utilizar una herramienta que recoge la Ordenanza Municipal de Tráfico. Un coche puede ser retirado cuando cause



Uno de los vehículos con signos de abandono que se encuentra en el Llano Amarillo

"alarma social". Es decir, que signifique un peligro para los usuarios de la vía y/o para la circulación. En esta alternativa, aplicada con "sentido común", en palabras del cuerpo, se quiere incidir para que los coches desahuciados por sus propietarios al menos recorran el procedimiento de retirada en el depósito y no en plena calle.

La Policía Local maneja dos consideraciones que aspira a inculcar en la ciudadanía. La primera de ellas es que hoy en día es absolutamente cómodo deshacerse de un vehículo en el que ya no se tiene interés. Cualquier CAT lo recoge allí donde esté y además tramita su baja. De otro lado, quiere hacer comprender a los vecinos que, aun que ya trabaje en la retirada de un coche molesto, el procedimiento obliga a que permanezca donde molesta. Que sean conscientes del largo camino que hay que recorrer para poner un automóvil en la puerta del desguace.

3 de Enero de 2012: La Voz de Galicia.es

Treinta y un automóviles y un solo destino: el desguace

La policía ribeirense hizo una subasta masiva de vehículos

En Ribeira hubo ayer una subasta singular. Se podía pujar por un lote de 31 vehículos, entre los que se encuentran 18 coches, 8 ciclomotores, 3 motocicletas, 1 quad y una minimoto. En principio, puede parecer una oportunidad de oro. Pero hay un problema: estos automóviles tienen que ser dados de baja y están condenados al desguace, vamos, que serán chatarra en poco tiempo, ya que está prohibido que vuelvan a circular.



¿Quién los subasta y por qué? La puja la hace la Policía Local de Ribeira y se trata de vehículos que fueron retirados de la calle bien por estar abandonados o bien porque sus dueños viajaban sin seguro o sin carné y posteriormente no fueron capaces de pagar las debidas multas para poder retirarlos. Estos 31 automóviles se fueron acumulando desde el verano hasta la actualidad y permanecían, llenándose de polvo, en el depósito municipal que hay en Xarás.

La falta de seguro

Según indicó ayer la Policía Local, el 80% de los coches que se subastaron pertenecían a personas que circulaban sin seguro. Habitualmente, quienes circulan de tal guisa no disponen de dinero para pagar la consiguiente multa y tramitar un seguro que les permita llevar el vehículo a casa. Por tanto, aunque en ocasiones se trate de turismos en buen estado, acaban agonizando en el depósito municipal-

Ayer solamente se presentó un comprador a la puja. Por tanto, se llevó el lote de los vehículos por un montante de 500 euros. Es el dueño de un desguace de Ribeira y está obligado a dar de baja todos los automóviles y convertirlos en chatarra. Triste final para tanta tapicería, chapa y pintura.

Trameve logra en plena crisis del automóvil sus mejores resultados

La empresa del grupo Cogami alcanza los 530.000 euros en ventas

Con un crecimiento del 10 % en 2011, Tratamiento Ecológico de Vehículos (Trameve) alcanzó los 530.000 euros de facturación, su mejor resultado, por vender productos usados de automóviles. Mientras el sector nota la crisis, y también empresas de desguace, esta firma del grupo Cogami amplía instalaciones para colocar más de 75.000 elementos que comercializa, procedentes de tratar unos 8.000 vehículos desde el año 2000.

El gerente, Luis Penido, atribuye esta evolución positiva a que «se nota cada vez más un cambio de mentalidad, de gestionar mejor y no malgastar. Se acude por piezas usadas porque se puede ahorrar hasta el 90 % del coste respecto a las nuevas, y se llevan un recambio que funciona y adaptado para el vehículo averiado. Ofrecemos garantía de tres meses, vendemos piezas revisadas, con factura, y si no responden a las necesidades del cliente las recogemos y devolvemos el dinero», afirma.

Cuando un auto entra en Trameve se le da de baja. Después lo descontaminan, con la extracción de combustible, aceite, batería y otros elementos, que desvían a gestores autorizados de esos residuos. A continuación lo desmontan, y venden al peso chatarra, aluminio o cobre. «Pero lo que más nos interesan son los neumáticos si están en buen estado, y piezas que puedan valer para recambio. Tenemos todo clasificado e informatizado, en no más de 30 minutos localizamos cualquier recambio». Así, puertas, cajas de cambios, motores, defensas, faros y un largo etcétera ocupan numerosas estanterías y espacios.

Trataron hasta mil vehículos algún año, el último unos 400 «porque ahora nos centramos más en los nuevos». Tienen aparcados 625, de diversas marcas y modelos «listos para extraerles lo que haga falta bajo pedido», explica.

Coches de estreno

La clientela es de particulares y también de talleres y otras empresas del sector del automóvil. «Tenemos piezas de mil euros, y más, pero nuestra factura media es de unos 50 euros. Recibimos mucha demanda a principio de mes; después del día 10, cuando se cobra la prestación de desempleo; y cuando se abonan pagas extraordinarias; detectamos que hay necesidades de reparación, pero poca disponibilidad de efectivo. Incluso vienen buscar las piezas en bicicleta», sostiene Penido.

Algún coche ingresó en Trameve pocos meses después de estrenado, a causa de un accidente y sus piezas válidas están nuevas. Otros llegan con 10 o más años, a veces de vehículos de los que tienen ya existencias y les sacan poco provecho. De cada pieza fichan marca, modelo, coche de procedencia, año de fabricación y otros detalles. «Tenemos piezas de mil euros, y más, pero nuestra factura media es de unos 50 euros» Luis Penido López.

Repuestos de ocasión

La crisis espoleó al principio la venta de piezas usadas, más baratas que nuevas, pero ahora también ha caído la actividad en este segmento

Paisaje y paisanaje Desguace UVI, una firma familiar de Poble de Vallbona que recicla coches de forma ecológica

Atrás quedaron los viejos desguaces de coches donde se apilaban los vehículos retirados al final de su vida útil, y allí permanecían durante largo tiempo, a menudo entre charcos de aceites y terrenos impregnados de grasa. Amontonados, medio oxidados, aguardaban así a que la chatarra subiera de precio o, mejor, a que llegaran antes clientes en demanda de piezas que, a veces, incluso buscaban y desmontaban ellos mismos entre el laberinto de hierros y ruedas.

Desde hace unos años imperan exigentes normativas de respeto medioambiental que han imprimido un cambio radical en este sector. Desguace UVI se enorgullece de ser una de las primeras firmas valencianas que tomó la iniciativa de amoldarse a la nueva legislación, cumpliendo punto por punto todo lo que se requería para eludir cualquier riesgo de contaminación, y en su cartel anunciador, sobre la tapia de la antigua campa que recae a la autovía de Liria, alardea de ser el primer establecimiento en conseguir la autorización oficial en La Poble de Vallbona. Ahora tiene sus instalaciones en el polígono Mas de Tous de dicha población.

Antes del desguace, Jesús Gil tenía un taller de automóviles y una grúa para el servicio de recogida de vehículos averiados o accidentados. De arreglar coches pasó a dedicarse a retirarlos con la grúa para desguazarlos y suministrar piezas de ocasión a otros reparadores. De la gestión de todos los trámites, clasificación de los repuestos que se guardan y la atención a los clientes se encargan su mujer, Ana Rosa Quesada, y su hija Iraida, naturalmente con la ayuda de un complejo sistema informático que les facilita el enorme tinglado de ordenar los miles de piezas de tantísimos modelos, identificarlas correctamente, conocer al instante las existencias y encontrarlas con rapidez.

Las instalaciones de UVI están perfectamente separadas en dos zonas: la que se destina a recepción y desmontaje de los coches y donde se almacenan ordenadamente los repuestos que por interés comercial o singularidad se decide conservar. Aunque nunca hay garantía de que una pieza guardada vaya a tener salida y es frecuente que cosas en las que se invierte mucho trabajo para desmontarlas y poder destinarlas a su reutilización, acaben al final en el montón de la chatarra porque ya no las demanda nadie.

Descontaminación

Jesús explica el proceso que sigue todo coche que llega al centro; vamos, que retira él mismo con la grúa cuando le requiere cualquier interesado, un particular o un concesionario. Lo primero es efectuar la baja del vehículo ante Tráfico. El propio centro está autorizado para gestionar el trámite de forma telemática. Después se acompañará la documentación con el certificado de destrucción que se ha de acreditar ante la Conselleria de Medio Ambiente. Así se deja constancia de que todos los componentes del automóvil se han destinado a las finalidades estipuladas para su correcta eliminación sin contaminar.

Una vez en el taller de UVI -como en los demás centros autorizados-, se procede a la descontaminación. Se vacían todos los líquidos: aceites de motor, cambio de marchas,

frenos, dirección asistida..., batería, aire acondicionado, radiador, limpia parabrisas..., y se desmontan las ruedas para separar los neumáticos. Cada cosa va a su sitio, al igual que los filtros de aire, combustible, aceite... Todo ello es retirado después por empresas especializadas, para su adecuado reciclaje final. El centro de desguace, que no cobra nada por retirar el coche ni gestionar su baja, paga a las firmas de reciclaje por llevarse los componentes contaminantes. La posible rentabilidad vendrá después por la hipotética venta de lo que queda: arranques, alternadores, faros y pilotos, puertas, cristales... Y lo que no se vende para reutilizar o de antemano se sabe que no tiene mercado, a la chatarra. En principio cabe revender todo menos el chasis, para evitar posibles usos fraudulentos (todos van numerados de fábrica).

La chatarra de los coches se llama 'chapajo' y su precio, que superó los 400 euros por tonelada, ha caído a 140, lo que, unido a la poca demanda actual de piezas, ha devaluado también éstas en el mercado. Al principio de la crisis creció la demanda de repuestos de segunda mano, pero ahora se nota tanto el parón general que en UVI notan una caída del 75% de la actividad: «en diciembre, cuando retirábamos normalmente un centenar de coches, sólo tuve 25". En la venta de piezas se defienden por su gran stock, ya que prefirieron guardar cosas antes que venderlas para chatarra cuando el hierro estaba más caro. De igual modo les llegan muchos pedidos por internet desde todas partes de España.

14 de Enero de 2012: Consumer.es

Dar salida a un viejo coche

Es posible acudir al concesionario para rebajar el precio del nuevo coche, llevarlo a un desguace o venderlo



Llega un momento en que se hace imprescindible deshacerse de un coche viejo o inservible. El automóvil llega al final de su vida útil y, entonces, el propietario dispone de varias opciones. Si la intención es adquirir otro vehículo, lo más rentable es casi siempre entregar el antiguo en el concesionario e intentar obtener una rebaja en el nuevo utilitario. Si la idea es solicitar su baja definitiva, lo más sencillo es entregarlo en un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos (CATV). Otra opción es venderlo a

un taller, un chatarrero o un particular. En este caso, debe valorarse la posibilidad de venderlo entero o intentar sacar rendimiento a las distintas piezas.

Llega un momento en que se hace imprescindible deshacerse de un coche viejo o inservible. El automóvil llega al final de su vida útil y, entonces, el propietario dispone de varias opciones. Si la intención es adquirir otro vehículo, lo más rentable es casi siempre entregar el antiguo en el concesionario e intentar obtener una rebaja en el nuevo utilitario. Si la idea es solicitar su baja definitiva, lo más sencillo es entregarlo en un Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos (CATV). Otra opción es venderlo a un taller, un chatarrero o un particular. En este caso, debe valorarse la posibilidad de venderlo entero o intentar sacar rendimiento a las distintas piezas.

Vender el coche a un concesionario

Es la opción más recomendable si se pretende adquirir otro vehículo. Pese al fin del Plan VIVE y de las ayudas de 2.000 euros del Plan 2000E, los concesionarios cuentan con múltiples ofertas. La crisis que vive el sector (las matriculaciones han caído casi

un 18% respecto al pasado ejercicio) ha obligado a un fuerte esfuerzo comercial para minimizar la contracción de la demanda. Según la consultora Promocar, los descuentos sumaron de media entre enero y noviembre del pasado año 2.814 euros, mientras que en 2010, incluidas las ayudas del Plan 2000E, fueron de 2.790 euros.

Para acceder a las mejores ofertas, conviene consultar en tantos establecimientos como sea posible. Hay que comparar precios y negociar en función de los plazos o la financiación. La rebaja final dependerá del estado del vehículo que se entregue. El vehículo aumenta su valor si el motor está en buenas condiciones, ha superado el examen de la ITV, incluye un libro de mantenimiento que atestigüe las revisiones estipuladas y tiene un buen historial de Tráfico.

Un vehículo aumenta su valor si el motor está en buenas condiciones, ha pasado la ITV y las revisiones estipuladas y tiene un buen historial

Lo idóneo es que tenga menos de 10 años desde su fecha de matriculación. A partir de ahí, la tasación del vehículo se basará en la marca, modelo, motor, cilindrada, kilómetros o el estado en que se encuentre. Para realizar la tasación y conocer el precio del coche, es posible emplear el programa Eurotax y la guía de GANVAM (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos A Motor), un Boletín Estadístico de Vehículos de Ocasión con una lista de valoraciones por marcas, vehículos y edad, aceptado por todo el mercado. Pese a que esta guía solo está disponible para profesionales, las revistas especializadas de motor publican un extracto de la misma. Además, para calibrar el precio del vehículo, hay otras opciones en Internet, como autoenred.com, donde se valoran todos los coches comercializados en España en los últimos 12 años.

Desguace o CAVT

Lo habitual es que los desguaces no paguen por un vehículo viejo. Pueden recoger el coche, aportar la grúa y hacer los trámites de baja del vehículo en la Dirección General de Tráfico (DGT) de forma gratuita. Cabe la posibilidad, según la zona donde se encuentre el vehículo, de que el interesado tenga que pagar por el servicio de grúa. Sin embargo, esta situación es más bien aislada y poco probable.

En este caso, ese sería el ahorro para el propietario: evitar las sanciones por el abandono del vehículo, la grúa y los trámites. En caso de que dispongan de clientes interesados en algunas piezas, pueden ofrecer alguna cantidad, en general, entre 10 y 300 euros. En cualquier caso, conviene preguntar en cuantos desguaces cercanos sea posible.

Desde hace algunos años, los desguaces se han sustituido por otros centros limpios y ecológicos, los denominados CAVT (Centro Autorizado de Tratamiento de Vehículos). Suponen la opción más cómoda y económica para dar de baja definitiva a un vehículo viejo. Están presentes en todas las comunidades autónomas y desde la página web de la DGT se puede consultar cuál es el más próximo. Solo deben entregarse junto con el coche una serie de documentos (permiso de circulación, ficha de la inspección técnica, fotocopia del DNI del titular) y se encargan de realizar de manera gratuita todos los trámites necesarios (solicitud de baja y certificado de destrucción). Además, ponen a disposición del usuario un servicio gratuito de grúas y aseguran el tratamiento correcto del automóvil.

Ir a un taller

Acudir a distintos talleres para exponer el caso e indicar el estado y características del vehículo puede suponer una opción para sacar algún rédito del viejo vehículo.

En caso de que encuentren un comprador, los talleres pueden arreglar posibles fallos o averías y ofrecer un porcentaje del precio de venta al propietario. Además, pueden interesarse por determinadas piezas sueltas del vehículo para su posterior venta.

Particulares

Otra posibilidad es la venta directa entre particulares. Esta opción implicaría redactar y firmar un contrato de compraventa y una serie de trámites que se detallan y pueden descargarse directamente de la página web de la DGT. Aparecen en el epígrafe de Transmisiones y Cambio de Titularidad). Además, es necesario pagar en Hacienda un impuesto de transmisiones.

Las multas por desguazar vehículos y vender piezas sin las licencias oportunas pueden suponer hasta 60.000 euros

Cabe la posibilidad de anunciar el vehículo para su venta total o parcial en las distintas revistas, webs y foros especializados. Europiezas.com, coches.net, segundamano.es, mercadoracing.com, autoscout24.es o forocoches.com son portales específicos de las marcas y concesionarios. Son gratuitos y hay múltiples opciones, sobre todo, para la venta de piezas sueltas antes de enviarlo al desguace o a un CAVT.

Pero hay que tener en cuenta que las multas por desguazar vehículos y vender piezas sin las licencias oportunas pueden suponer hasta 60.000 euros.

19 de Enero de 2012: Europa Press.es

La Policía Municipal de Sestao (Bizkaia) envió 24 vehículos abandonados al gestor autorizado durante el año 2011

La Policía Municipal de Sestao (Bizkaia) trasladó 24 vehículos abandonados por sus propietarios al desguace durante el año 2011 para que recibieran tratamiento como residuo urbano.

En un comunicado, el concejal de Seguridad Ciudadana, Gorka Egia, ha señalado que la detección y posterior achatarramiento de estos coches es fruto del trabajo de la Policía local y la colaboración ciudadana, "que gracias a la información aportada por los vecinos, también puede detectar algunos automóviles que sus propietarios habían dejado abandonados en la vía pública".

El edil nacionalista ha recordado que estos vehículos suponen un "grave perjuicio" para la localidad, al ocupar plazas de aparcamiento en la calle y en el depósito municipal durante el periodo de tramitación de su baja.

Por ello, desde la entrada del nuevo gobierno municipal se ha tratado de imprimir mayor agilidad a los expedientes para acelerar este proceso y reducir así las molestias. "Si a comienzos de 2011 se tardaba alrededor de tres meses en completar la tramitación administrativa, podemos decir que a finales de año este plazo se había reducido prácticamente a dos", ha resaltado Egia.

19 de Enero de 2012: Europa Press

Carlos Mataix seguirá como presidente de SIGRAUTO tras la incorporación de Luis Valero a Industria

Carlos Mataix seguirá en su cargo como presidente de la Asociación Española para el tratamiento medioambiental de los vehículos fuera de uso (SIGRAUTO), después de que Luis Valero haya sido nombrado secretario general de Industria y pyme.

Cuando Anfac anunció que Luis Valero dejaría su cargo como director general de la asociación, a finales del pasado año, avanzó al mismo tiempo que sería propuesto para ocupar la presidencia de SIGRAUTO a la junta directiva de esta organización.

No obstante, según indicó a Europa Press el director general de SIGRAUTO, Manuel Kindelán, la propuesta del nombramiento de Valero como presidente ni siquiera llegó a producirse, como consecuencia de su incorporación a Industria, por lo que Mataix mantendrá su cargo como presidente.

SIGRAUTO es un foro permanente, en el que fabricantes e importadores, fragmentadores y desguaces de automóviles analizan los problemas que afectan al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.

Los socios buscan las soluciones más adecuadas y tratan de proporcionar a sus asociados los instrumentos necesarios para que puedan cumplir sus nuevas obligaciones medioambientales relacionadas con dicho tratamiento.

19 de Enero de 2012: Ambientum.com

Andalucía aprueba su Plan de Residuos Peligrosos

El Consejo de Gobierno ha aprobado el Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos 2012–2020. El documento recoge la nueva estrategia de la Junta para consolidar la autosuficiencia de la comunidad autónoma en la gestión, reducción de la producción y adecuado tratamiento de las 235.000 toneladas de este tipo de desechos que anualmente se generan en Andalucía.

El nuevo plan, que sustituye al vigente desde 2004, consigna unas inversiones de 3,6 millones de euros para los próximos dos años y una **previsión de 10,2 millones a partir de 2013** en función de la aprobación de los nuevos fondos europeos. Esta financiación se destinará principalmente a respaldar los proyectos de las empresas en la modernización de sus instalaciones y sistemas.

El consejero de Medio Ambiente, José Juan Díaz Trillo, ha indicado que este plan permitirá avanzar para lograr una mayor proximidad en la **gestión de los residuos** - "que se lleve a cabo en un lugar próximo a aquel en que se producen"- y con una creciente autosuficiencia. Así, ha resumido que el objetivo es que Andalucía se afiance en la "autogestión" de sus residuos.

Entre otros objetivos, el plan pretende reducir la producción de residuos en origen a través de la generalización de las medidas que ya aplican las grandes industrias bajo el criterio de ecoeficiencia (producir más bienes con menos desechos). En la misma línea, se recogen propuestas para modificar las pautas de consumo, procesado y el diseño de los productos, así como incentivos y **asesoramiento técnico a las empresas en materia de prevención**, reciclado y uso de tecnologías limpias.

En este marco, la Junta apoyará prioritariamente las iniciativas dirigidas a la reutilización y al uso de materias primas secundarias que disminuyen el consumo de recursos naturales, con el fin de alcanzar en 2020 la valorización del 100% de los residuos que pueden ser **aprovechados en los distintos procesos productivos** (principalmente aceites y vehículos usados, envases de fitosanitarios y pilas y acumuladores).

Respecto a la gestión, el documento prevé reducir a la mitad el límite de 27.268 toneladas anuales fijado en el anterior plan para las entradas de residuos peligrosos procedentes de fuera de Andalucía con destino a su eliminación directa en depósitos de seguridad. La medida pretende garantizar la vida útil de estas instalaciones y consolidar la autosuficiencia de la comunidad autónoma en este ámbito, **ya que actualmente el 90% de sus residuos peligrosos** se trata en instalaciones de la región, mientras que el 10% se destina a otros territorios para su tratamiento final.

Asimismo, la Administración autonómica continuará la labor iniciada en 2004 para desarrollar sistemas integrales de gestión bajo el principio de responsabilidad ampliada del productor, como ya se venía haciendo con los plásticos agrícolas y los residuos eléctricos y electrónicos. De acuerdo con este modelo, **los propios fabricantes, distribuidores y comerciantes** son los que se hacen cargo de los residuos a través de agrupaciones autorizadas por la Junta que cubren el ciclo completo de recogida, transporte, almacenamiento, clasificación y tratamiento final (reutilización, reciclaje o eliminación controlada).

El plan aprobado por el Consejo de Gobierno se completa con medidas de agilización e informatización de trámites administrativos; fomento de **acuerdos voluntarios con empresas**; acciones formativas; programas de inspección y regularización de productores, y un estudio de los tipos, cantidades, fuentes y evolución futura de los residuos generados y de las tecnologías y métodos de gestión previstos.

Durante el periodo del anterior plan desarrollado desde 2004, las medidas de regularización han dado como resultado el alta de 14.935 centros productores de residuos peligrosos hasta llegar a los 30.404 actuales, distribuidos de forma homogénea en el territorio andaluz. Respecto a **la valorización y eliminación de residuos**, la comunidad autónoma cuenta ya con 446 gestores autorizados y 304 instalaciones de gestión.