



**SIGRAUTO**

# **Dossier de Prensa**

(Del 21 de Diciembre de 2005 al 16 de Enero de 2006)

## **NOTICIAS**

**21/12/2005**

- 20 Minutos.es: La Justicia ordena cerrar un desguace y el Ajuntament prorroga su actividad

**22/12/2005**

- Autoprofesional.com: FACONAUTO recomendará a sus concesionarios asociados que lleven los vehículos fuera de uso que les entregan sus clientes a los desguaces vinculados a SIGRAUTO.

**Diciembre 2005**

- Residuos: La falta de trazabilidad, fundamento de los problemas en la gestión de los vehículos al final de su vida útil

**23/12/2005**

- Diario de Burgos: Denuncian a un centro de tratamiento de vehículos por falsificar certificados.

**21/12/2005: 20 Minutos.es**

**La Justicia ordena cerrar un desguace y el Ajuntament prorroga su actividad**

La Associació de Veïns de Vallbona denunció ayer que el regidor del distrito de Nou Barris, José Cuervo, ha permitido alargar una actividad ilícita ubicada en un terreno catalogado de zona verde desde 1999, y contra la que pesa una sentencia firme del Tribunal Superior de Justicia.

Desguaces García, ubicado en la avenida Sivatte desde hace 12 años, carece de permisos municipales y ambientales, según el Tribunal y el Ajuntament.

Los representantes vecinales denuncian haber sido objeto de agresiones, insultos y amenazas, presuntamente, por parte de personas próximas a la empresa. Un hecho que ya ha sido denunciado ante los Mossos.

La decisión del regidor, según la AVV, ha permitido que el comercio ilegal prolongue la actividad durante un año más, por lo que ya han elevado un escrito al Tribunal notificando que el Consistorio «se atribuye competencias que ignoran las decisiones de un tribunal».

El distrito admite que, a partir de la sentencia, detectó que la actividad seguía y permitió seis meses más de actividad a requerimiento del propietario, hecho que notificó al TSJC.

**22/12/2005: Autoprofesional.com**

**FACONAUTO recomendará a sus concesionarios asociados que lleven los vehículos fuera de uso que les entreguen sus clientes a los desguaces vinculados a SIGRAUTO**

El pasado 22 de Noviembre de 2005 se firmó en Madrid un Acuerdo de colaboración entre la Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (FACONAUTO) y la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (SIGRAUTO) cuyo objetivo es el de intensificar la colaboración entre ambas entidades en los aspectos relativos a la gestión y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.

FACONAUTO agrupa a las asociaciones de concesionarios oficiales presentes en España y en la actualidad, forman parte de ella 2.500 concesionarios de turismos y 500 de vehículos industriales. En virtud de este Acuerdo, ambas entidades acometerán actuaciones conjuntas en relación con el fin de la vida útil de los vehículos en beneficio de sus respectivos colectivos y FACONAUTO recomendará a las redes oficiales que trabajen prioritariamente con los centros de la red de SIGRAUTO.

# LA FALTA DE TRAZABILIDAD, FUNDAMENTO DE LOS PROBLEMAS EN LA GESTIÓN DE VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

**Miguel Ángel García Molina**  
Reciclauto Navarra, S.L.  
*Gerente*

**Amaya Pérez Ezcurdia**  
Universidad Pública de Navarra  
*Doctora*

## Summary

The monitoring of dangerous waste is necessary to ensure its correct management, to avoid malpractice and to prevent considerable damage to the environment. In particular, the established management system for End of Life Vehicles, due to their potential economic value, has serious weaknesses. To overcome this, the control methods should be faster and more efficient. A pilot project for "ELV Monitoring in Real Conditions" is to be run first in Navarre, with a view to subsequently extending it to other geographical areas as well as to other fields related to Waste Management.

## Introducción

La trazabilidad de los residuos peligrosos es necesaria para asegurar una correcta gestión y evitar malas prácticas e importantes afecciones al medio. En particular, los vehículos al final de su vida útil, por su valor económico potencial, presentan deficiencias en el sistema de gestión establecido, por lo que deberían ser controlados mediante métodos más eficaces y ágiles que los actuales. Se presenta un proyecto piloto de trazabilidad de VFU en condiciones reales en la Comunidad Foral de Navarra, con intención de ser extendido a otros ámbitos de la gestión de residuos y geográficos.

## SITUACIÓN ACTUAL

La aparición de la normativa comunitaria (Directiva 2000/53/CE) y su trasposición en el Real Decreto 1383/2002, ha hecho que la gestión de los vehículos al final de su vida útil se realice a través de los Centros Autorizados de Tratamiento (CAT), que cuentan con todas las obligaciones propias de un gestor de residuos peligrosos, pero necesitando también un control exhaustivo de sus actividades por parte de la Administración.

El actual sistema de control y seguimiento de los Vehículos Fuera de Uso (VFU) que llegan a los Centros Autorizados de Tratamiento de vehículos se encuentra con numerosas limitaciones debido al elevado número de VFU generados (entre 900.000 y

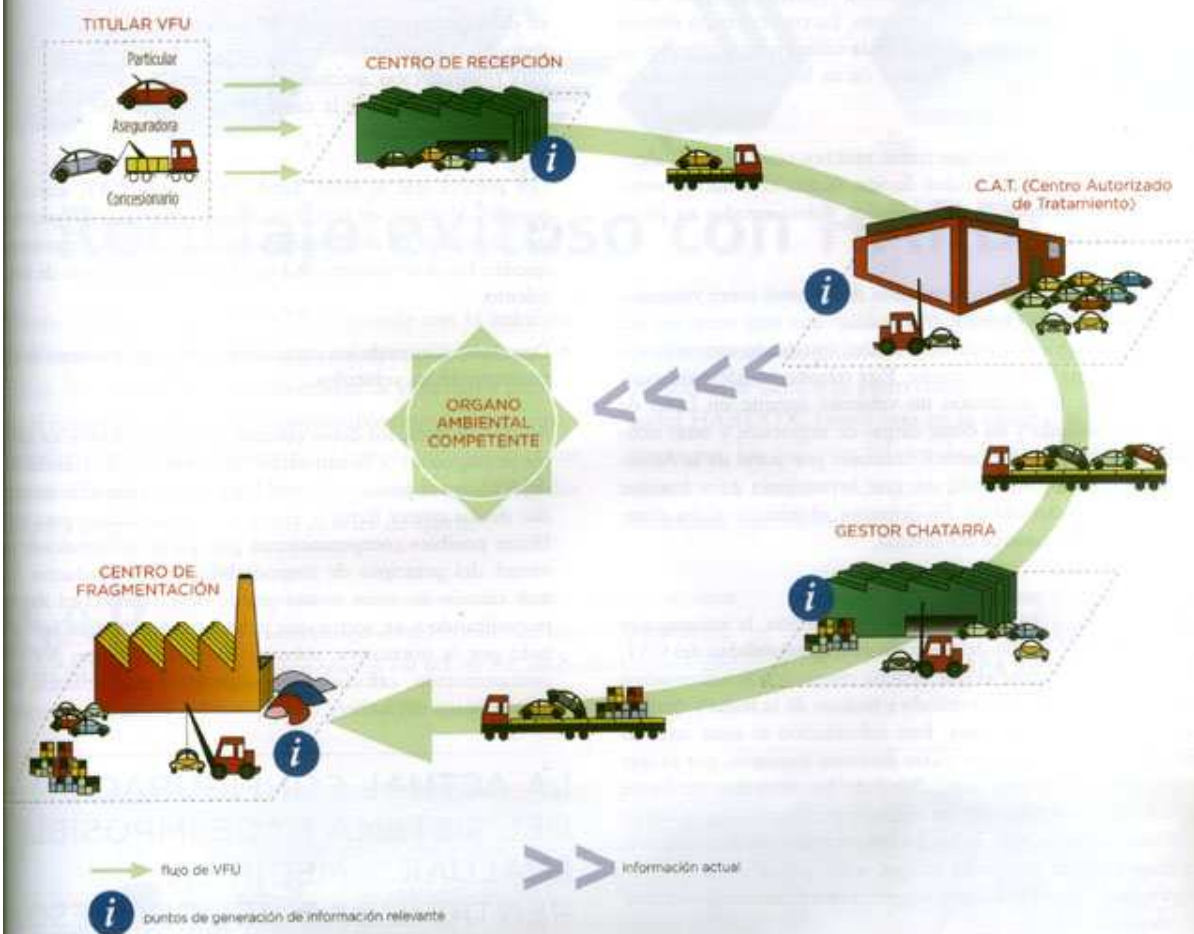
1.000.000 de unidades por año), lo que implica una cantidad de información diversa, que difícilmente puede ser gestionada por la Administración.

En resumen, en los CAT se expide el certificado de destrucción del vehículo, válido para la tramitación de su baja administrativa. En este certificado se recogen los datos principales del vehículo (matrícula, número de bastidor, marca, modelo, tipo de gasolina, etc.), del titular del vehículo, del centro de recogida (en el caso de haberse entregado en un centro de recogida) y del Centro Autorizado de Tratamiento de vehículos.

Actualmente, existen diversos métodos de generación de documentos que posteriormente tienen que ser enviados a las Admi-



FIGURA 1 esquema general de la situación actual



Administraciones Autonómicas, a la Dirección General de Tráfico y a los diferentes agentes que participan en la recogida del vehículo. Esta forma de proceder genera unos volúmenes elevados de información en diferentes formatos, lo que da lugar a varios problemas que limitan el proceso: excesiva carga de trabajo, retraso en la actualización de las bases de datos, posibilidad de pérdida de información e incluso posibilidad de fraude o malas prácticas.

La labor de la Administración, en este campo, se ve limitada a la concesión de autorizaciones de gestión de estos residuos y a la evaluación puntual de su funcionamiento, en base a inspecciones anuales de las instalaciones y un control documental somero.

El principal problema que se encuentra es que la información generada actualmente no sirve para seguir la trayectoria de un vehículo hasta su fragmentación y reciclado, es decir su trazabilidad. Al no poder seguir la trayectoria del vehículo, no se puede comprobar si el tratamiento al que ha sido sometido el vehículo en toda la cadena de agentes ha sido exhaustivo o somero, y por tanto si se llega a los porcentajes de reutilización, reciclaje y valorización exigidos por la normativa, e incluso a qué coste.

Pese a ser llamado residuo con "etiqueta", por estar identifi-

cado unitariamente por la matrícula y el número de bastidor, el valor de cada vehículo a tratar y el potencial de las partes recuperables del mismo lo convierten en claro candidato para intentar burlar el control administrativo y sortear las trabas legales establecidas.

#### ALGUNOS PROBLEMAS DERIVADOS DE LA FALTA DE CONTROL DEL SISTEMA

El sistema de gestión establecido, carente de herramientas de control objetivas y eficaces, posibilita que bien por dejadez, o bien por picareasca, se den ciertos fallos de clara importancia. Estos fallos desembocan en problemas actuales por situaciones de ilegalidad, o cuando menos de alegalidad por lo difuso y general de la normativa vigente, y pueden generar problemas mayores como la desestabilización del sector de tratamiento de VFU, que retira de nuestras calles unos 2.500 vehículos cada día.

#### Las bajas, más importantes que el tratamiento

El Documento de Destrucción puede ser cumplimentado por cualquier persona externa al sistema, sólo dependiendo de la veracidad de una firma o un sello físico. Esto posibilita que las remesas de documentos en blanco circulen entre diferentes



agentes (CAT, concesionarios y talleres, transportistas...) para ser cumplimentadas previamente a la retirada real del vehículo (sin estar físicamente en el CAT como refleja la ley), por lotes o según las necesidades del momento. La consecuencia directa es que muchos vehículos quedan en la calle sin ser recogidos ni tratados porque el trámite urgente de su baja ya ha sido solucionado.

La cantidad de vehículos que tratan muchos centros CAT, algunos alcanzan los 200 vehículos diarios, facilita el olvido de vehículos, que acaban siendo abandonados y desguazados en plena calle.

El problema del abandono o pérdida del control sobre vehículos también se observa cuando, tras realizar una baja temporal del vehículo, no se vuelve a tramitar el alta, quedando este vehículo fuera del sistema indefinidamente. Este trámite, ideado para mantener fuera de la circulación un vehículo durante un lapso de tiempo no definido y así evitar cargas de impuestos y otras obligaciones, al carecer del control necesario por parte de la Administración, se ha convertido en una herramienta para tramitar bajas definitivas camufladas. En definitiva, el vehículo acaba abandonado fuera del control del sistema.

#### ¿Dónde está el vehículo?

Una vez emitido el Documento de Destrucción, la información acerca de la localización del vehículo es responsabilidad del CAT. Es decir, es este agente el que debería contar con la información exacta del estado de este vehículo e incluso de la fecha y destino tras salir de sus instalaciones. Esta información se suele archivar pero de diferentes maneras y con distintos formatos, por lo que es inviable realizar una trazabilidad de los vehículos de forma general. Esto posibilita que un vehículo permanezca en la campa de almacenamiento más de los 2 años previstos por la normativa, sea trasladado de campa en campa, o de gestor en gestor, sin poder saber cuándo ni en qué fragmentadora (nacional o extranjera) termina sus días.

Otro ejemplo, que ha aparecido en la prensa recientemente, es el hecho de que vehículos dados de baja y "destruidos" en España acaben rodando por carreteras extranjeras. En un sistema ideal, los datos suministrados deberían facilitar el trayecto exacto del vehículo hasta su disgregación en fragmentos, imposibilitando estas y otras ilegalidades.

#### Trabajar con datos no reales implica un objetivo imposible de justificar

Dada la importancia y relevancia estratégica que tiene para la Administración y para los operadores el cumplimiento de los objetivos planteados en la trasposición de la Directiva 2000/53/CE, y el esfuerzo realizado por las empresas del sector y la Administración Pública, la necesidad más importante en la actualidad es la obtención de datos reales y la utilización de mecanismos fiables para el control de esta información, que afecta a toda la cadena de agentes involucrados.

Como principio, sólo se puede mejorar lo que se puede medir.

La dificultad para medir los resultados obtenidos hace imposible plantear si los objetivos se están cumpliendo como se preveía. Y por esta razón se están mostrando algunos de los métodos planteados como ineficientes e inútiles. Esta dificultad se ha convertido en uno de los caballos de batalla de la Administración. La problemática se plantea desde dos frentes diferentes:

- Desconocimiento de los porcentajes de reutilización, reciclaje y valorización obtenidos en los últimos años.

El desconocimiento y falta de registro de estos datos viene dado por varias razones fundamentales: la falta de experiencia para obtener estas medias y porcentajes del sistema en cada uno de los agentes y la carencia de sistemas de medición y registro de los datos.

Los avances que se están dando en algunos CAT, acerca del registro de datos, de la utilización de programas de gestión y de maquinaria de descontaminación con control de procesos, quedan faltos de continuidad en el resto de la cadena de tratamiento.

- Desconocimiento de los costes imputables en la cadena de tratamiento de los vehículos.

Al desconocerse los datos correspondientes a todos los agentes se imposibilita la utilización de modelos de trazabilidad del VFU en el proceso, lo cual hace a su vez inviable un estudio de los costes fiable y eficaz, elemento básico para establecer posibles compensaciones por parte del fabricante en virtud del principio de responsabilidad del productor. Un mal cálculo de estos costes puede desestabilizar el sistema perjudicando a un sector que ya se ha visto gravemente afectado por la normativa, máxime cuando los costes por descontaminación, calculados en unos 90 € por vehículo, son sólo la punta del iceberg de lo que resta: extracción y reciclaje

## LA ACTUAL CONFIGURACIÓN DEL SISTEMA HACE IMPOSIBLE EVALUAR Y MEDIR LA RENTABILIDAD DEL PROCESO.

de vidrio, gomas, plásticos, catalizadores, sumado esto a la menor venta para reutilización de piezas por seguridad activa/pasiva y por el continuo aumento de la complejidad electrónica del vehículo.

La actual configuración del sistema hace imposible evaluar y medir la rentabilidad del proceso de tratamiento de este tipo de residuos, y menos aún de manera individualizada.

Esta solución dista mucho de la filosofía de la Directiva 2000/53/CE, pudiendo desencadenar, a medio plazo, el colapso del sector de CAT, como eslabón más débil, afectando directamente a la estabilidad del sistema de gestión actualmente establecido, por cuanto se hace necesario recabar información útil y eficaz que permita conocer el valor final de cada vehículo y actuar en consecuencia, máxime con la definición de valor negativo de mercado que tiene el R.D. 1383/02.

En resumen, una lista de problemas de cierta relevancia provocados por un mismo fallo: la falta de datos veraces, puntuales, fiables de tratar y de controlar. Estas condiciones son accesibles en la era de la información y podrían garantizar una trazabilidad absoluta del residuo, el vehículo al final de su vida útil, que es origen y final de muchos "malos usos", así como de la indefensión del propio sector ante la posible reducción de ingresos y aumento de costos.





Tratamiento de información con el nuevo Sistema de Trazabilidad de VFU diseñado por Reciclauto Navarra, S.L.

### LA SOLUCIÓN PROPUESTA AL PROBLEMA

Para conseguir una solución al problema de la trazabilidad de los vehículos fuera de uso, se plantea un dispositivo de Identificación por Radiofrecuencia (RFID) que permite informatizar todo el proceso de control y seguimiento de estos residuos, garantizando de esta manera su trazabilidad.

Este dispositivo permite introducir la información en los lugares en que se realizan los procesos de baja del vehículo, descontaminación, desguace y fragmentación, incorporándola a una base de datos que se actualiza constantemente. Además se puede manejar mayor cantidad de información al ser procesada de manera informática. De esta manera, cada gestor por el que pase el vehículo añadirá sus datos correspondientes.

#### Los pasos

Cuando el vehículo llegue al CAT o al Centro de Recepción, éste procederá a tramitarlo, introduciendo en el dispositivo de radiofrecuencia de última generación los datos del titular, del vehículo y los datos del centro gestor. Estos dispositivos tienen un número de serie y no permiten su falsificación.

Posteriormente, dentro del CAT, se puede ir introduciendo en el dispositivo RFID datos relevantes de los residuos peligrosos extraídos cuando tenga lugar la descontaminación, la extracción de materiales para reciclaje, el despiece con partes del vehículo utilizadas como piezas de segunda mano, etc.

Finalmente, también se incluirá la fecha de salida del CAT hacia el siguiente gestor autorizado, el medio de transporte empleado... A su vez, el siguiente gestor añadirá sus datos y los parámetros principales de su tratamiento (agrupamiento, prensado, cizallado o fragmentado). La planta fragmentadora, por ejemplo, debería incluir en el dispositivo la fecha de llegada y la fecha en que se fragmenta el vehículo, así como los datos de la fragmentadora y los parámetros base de su producción (porcentajes de hierro, metales, RLF...).

#### El resultado

En cuanto el VFU llega al Centro Autorizado de Tratamiento, se le asocia un dispositivo RFID que va a continuar junto a él, durante la cadena de agentes involucrados en la gestión, hasta que el vehículo sea fragmentado, consiguiendo así controlar la trazabilidad del VFU y saber en cada momento su estado y situación.

Toda la trazabilidad se puede garantizar a partir de la fecha de recepción del vehículo, que es la que nos proporciona los plazos para que el vehículo sea tratado. La utilización de un dispositivo de almacenamiento de datos común permite un mismo formato de datos y la aplicación de tecnologías informáticas básicas.

Con el uso de este sistema de autoidentificación por radiofrecuencia (RFID) y las aplicaciones informáticas relacionadas, se facilita el trabajo a la Administración y a todos los agentes implicados en el tratamiento de estos residuos. Además se evitan muchos de los posibles fraudes y fallos del sistema que actualmente se pueden estar dando.

El desarrollo del sistema apropiado facilitará la introducción de toda la información recogida dentro del sistema de gestión y posibilitará la consecución de los siguientes objetivos:

- Control de la documentación de baja de los vehículos, pudiéndose actualizar a tiempo real la baja del vehículo en distintas bases de datos.
- Control *online* del estado y localización del VFU, por lo que se va a tener controlado el residuo en todo momento.
- Controlar el cumplimiento de los plazos establecidos por la Administración para la gestión de los VFU:
  - 30 días desde que entra en el CAT (residuo peligroso) hasta que es descontaminado.
  - Máximo de 2 años desde que el VFU descontaminado (residuo no peligroso) se lleva a una campa o almacén, hasta que es cedido a otro gestor autorizado.
- Enviar información a la Administración ambiental competente y a la Dirección General de Tráfico (DGT). Se podrán relacionar las bases de datos de la Administración, de la DGT y de los diferentes CAT de tal manera que se pueda contrastar a tiempo real toda la información. En cualquier caso, la información será utilizable para cualquier consulta instantánea o para la redacción de informes.

Con una adición de datos adecuada y continua en la cadena de gestión, se pueden solucionar los problemas ocasionados por la falta de información puntual acerca del estado y gestión realizada por cada eslabón sobre cada vehículo al final de su vida útil.

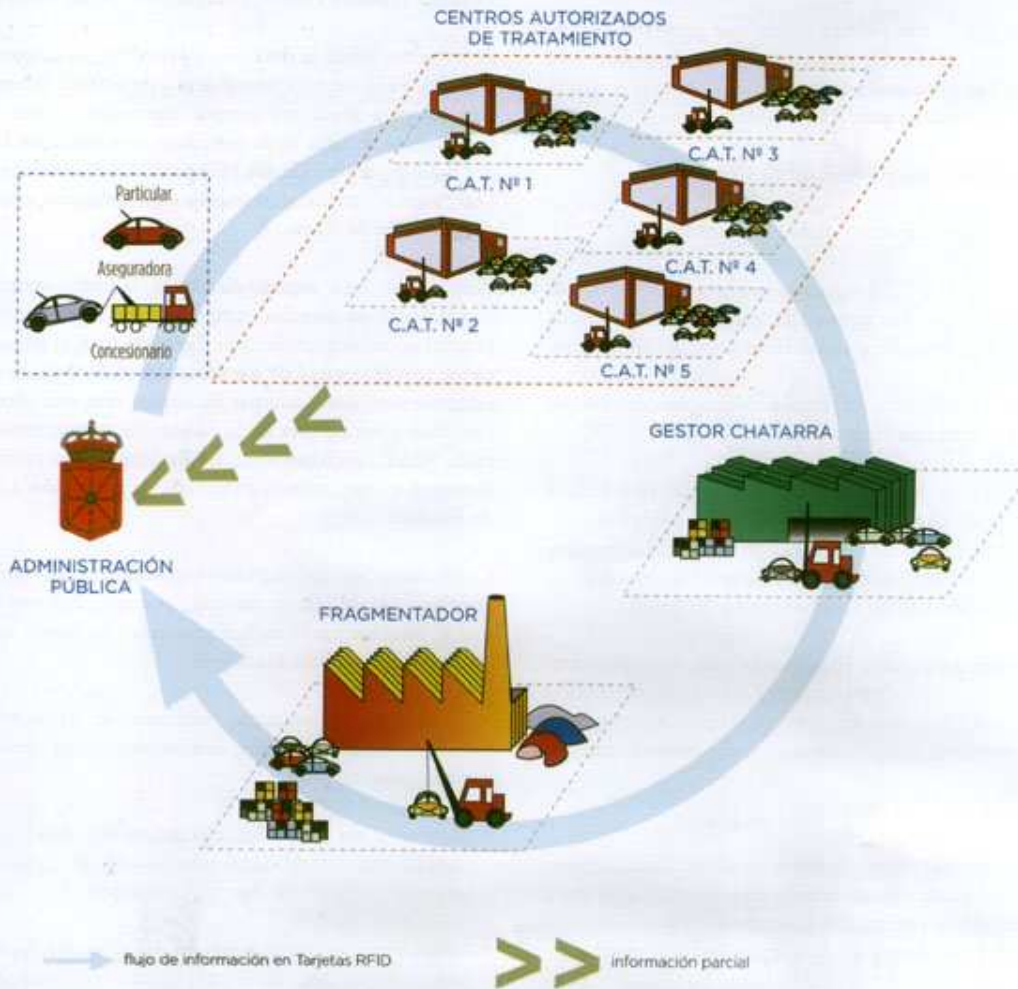
#### La tecnología

La tecnología utilizada es de última generación, desarrollada íntegramente por empresas nacionales, con aplicaciones específicamente diseñadas y patentadas para la trazabilidad de residuos. En particular se va a testar en la Comunidad Foral de Navarra, dentro del campo de la gestión de los vehículos al final de su vida útil.

RFID (siglas de Radio Frequency IDentification, en español Identificación por Radiofrecuencia) es un método de almacenamiento y recuperación de datos remoto que usa dispositivos denominados etiquetas o tags RFID. Una etiqueta RFID es un dispositivo pequeño, como una pegatina, que puede ser adherida o incorporada a un producto, animal o persona. Las etiquetas RFID contienen antenas para permitirles recibir



FIGURA 2 esquema del proyecto piloto en la Comunidad Foral de Navarra



Una etiqueta RFID es un dispositivo pequeño, como una pegatina, que puede ser adherida o incorporada a un producto, animal o persona.

responder a peticiones por radiofrecuencia desde un emisor-receptor RFID.

Las etiquetas RFID pasivas no tienen fuente de alimentación propia. La mínima corriente eléctrica inducida en la antena por la señal de escaneo de radiofrecuencia proporciona suficiente energía a la etiqueta para poder transmitir una respuesta. Debido a las preocupaciones por la energía y el coste, la respuesta de una etiqueta pasiva RFID es necesariamente breve. La falta de una fuente de alimentación propia hace que el dispositivo pueda ser bastante pequeño. Las etiquetas pasivas, en la práctica, tienen distancias de lectura que varían entre unos 10 milímetros hasta cerca de 6 metros dependiendo del tamaño de la antena del tag y de la potencia y frecuencia en la que opera el lector.

Las etiquetas RFID activas, por otra parte, deben tener una

fuerza de energía, y pueden tener rangos mayores y memorias más grandes que las etiquetas pasivas, así como la capacidad de poder almacenar información adicional enviada por el transmisor-receptor. Muchas etiquetas activas tienen rangos prácticos de diez metros y una duración de batería de hasta varios años.

Como las etiquetas pasivas son mucho más baratas de fabricar y no necesitan batería, la gran mayoría de las etiquetas RFID existentes son del tipo pasivo.

#### Regulación y estandarización

Hay cuatro clases distintas de etiquetas en uso. Se disponen en categorías según su radiofrecuencia: las etiquetas de frecuencia baja (entre 125 ó 134,2 kilohertzios), las etiquetas de alta frecuencia (13,56 Megahertzios), las etiquetas UHF o frecuencia ultraelevada (868 a 956 Megahertzios) y las etiquetas de microondas (2,45 gigahertzios). Las etiquetas UHF no pueden ser uti-



lizadas de forma global porque no existen regulaciones globales para su uso.

No hay ninguna corporación pública global que gobierne las frecuencias usadas para RFID. En principio, cada país puede fijar sus propias reglas. Las principales corporaciones que gobiernan la asignación de las frecuencias para RFID son:

- EE UU: FCC (Federal Communications Comisión).
- Canadá: DOC (Departamento de la Comunicación).
- Europa: ERO, CEPT, ETSI y Administraciones Nacionales. Las Administraciones Nacionales tienen que ratificar el uso de una frecuencia específica antes de que pueda ser utilizada en ese país.
- Japón: MPHPT (Ministry of Public Management, Home Affairs, Post and Telecommunication).

Las etiquetas RFID de baja frecuencia (LF: 125–134 kHz y 140–148,5 kHz) y de alta frecuencia (HF: 13,56 MHz) se pueden utilizar de forma global sin necesidad de licencia. La frecuencia ultralevada (UHF: 868–928 MHz) no puede ser utilizada de forma global, ya que no hay un único estándar global.

Existen regulaciones adicionales relacionadas con la salud y condiciones ambientales. Por ejemplo, en Europa, la regulación Waste Electrical and Electronic Equipment (residuos de equipos eléctricos y electrónicos), no permite que se desechen las etiquetas RFID.

#### El proyecto piloto en Navarra

La línea fundamental del proyecto piloto es determinar la trazabilidad de vehículos fuera de uso dentro de la Comunidad Foral de Navarra. Para esto se cuenta con la implantación de la tecnología en cinco CAT, un gestor de chatarra y una fragmentadora de esta Comunidad.

Este proyecto ha sido subvencionado en parte por el Ministerio de Medio Ambiente, dentro del programa de ayudas a la Investigación, Desarrollo e innovación (I+D+i) 2005, y está apoyado por el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra.

Una línea del proyecto se ha basado en el estudio de las posibles variantes de cada una de las partes que componen el concepto de tecnología RFID, así como del diseño, desarrollo e implantación

de los diferentes equipos técnicos a colocar en los nodos participantes en la experiencia piloto, de modo que su aplicación a los VFU sea exitosa y cumpla eficazmente con las funciones deseadas.

El proyecto busca la dotación a la red de participantes en la gestión del VFU de una herramienta de última generación que les capacite para llevar un control adecuado de este residuo. Esta herramienta se basa en la novedosa tecnología de la información por radiofrecuencia. Todos los agentes intervinientes tienen acceso a las “nuevas” tecnologías (equipos informáticos, conexión a Internet y a redes de datos...).

Pese a que esta tecnología de la radiofrecuencia es aplicada actualmente en diversos campos, el de la gestión de residuos en general no ha sido explorado. En particular, la aplicación de estos elementos al control de los vehículos al final de su vida útil es en extremo novedosa, además de contar con una increíble utilidad para todos los agentes de la cadena de tratamiento (Administración, CAT, recicladores...). Reciclauto, conjuntamente con Bobinados Osos, tienen patentada su aplicación a cualquier tipo de residuo.

La investigación ha diseñado y coordinado un conjunto de dispositivos tecnológicos: tarjetas, antenas, lectores y gestores de datos, basados en la radiofrecuencia, de forma que se puedan ofrecer las siguientes funciones:

- Lectura y, posiblemente, escritura de datos importantes en cada proceso (recepción, descontaminación, reutilización, reciclaje, valorización...).
- Movilidad de todos los elementos del sistema (salvo los de almacenamiento de datos principales), de forma que los equipos sean manejables, ligeros y robustos.
- Datos de localización y estado del vehículo, fácilmente accesibles y disponibles de forma instantánea para el control por parte del CAT, el organismo medioambiental y la Dirección General de Tráfico.

Se espera que la divulgación de las conclusiones de la prueba piloto a realizar en Navarra posibilite la implantación del sistema en otras Administraciones.

Reciclauto Navarra, S.L. cuenta, en este y otros proyectos, con varias patentes y marcas concedidas en torno al mundo de los VFU. ®

## CONCLUSIONES

La trazabilidad de los residuos peligrosos se muestra necesaria para asegurar la correcta gestión y evitar importantes daños al medio. En particular, los vehículos al final de su vida útil, por su alto interés ambiental y económico, deben ser controlados de manera ágil y eficaz.

A través de la aplicación de tecnología RFID, se consigue el control de los Vehículos Fuera de Uso en su proceso de descontaminación y eliminación. De esta manera se logra la trazabilidad del residuo y por tanto la medición de los porcentajes alcanzados de reciclaje, reutilización y

valorización, pudiéndose comparar con los niveles exigidos por la normativa europea.

El proyecto piloto de trazabilidad de VFU en condiciones reales se lleva a cabo en la Comunidad Foral de Navarra por parte de Reciclauto Navarra en colaboración con varios desguaces y fragmentadores, con la intención de exportarlo a otras regiones y a otros ámbitos de la gestión de residuos.

## Agradecimientos

Este proyecto ha sido subvencionado en parte por el Ministerio de Medio Ambiente dentro del plan de ayudas a la I+D+i del año 2005.

**23/12/2005: Diario de Burgos**

**Denuncian a un centro de tratamiento de vehículos por falsificar certificados**

**Se sospecha que emitía los documentos para un concesionario sin destruir antes los coches, en contra de la normativa medioambiental**

El responsable de un centro de tratamiento de vehículos -antiguos desguaces- ubicado en Briviesca ha sido denuncia por la Guardia Civil por falsificar supuestamente los certificados de destrucción de los coches y entregárselos a un concesionario de Burgos, sin tener los automóviles en su poder.

La investigación, desarrollada por el Servicio de Protección de la Naturaleza (Seprona) de la Benemérita, comenzó a raíz de un escrito remitido por tres negocios del sector a ACLCARD, la asociación regional a la que pertenecen tanto denunciante como denunciados, y que informó de las supuestas irregularidades denunciadas a la Benemérita y al Servicio de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, según fuentes de un colectivo que agrupa a unos 50 centros de la región.

Supuestamente, el centro denunciado falseaba el documento de destrucción para entregárselo al concesionario, requisito imprescindible para matricular coches nuevos en las operaciones de venta afectadas por el Plan Prever.

En principio, esta irregularidad les permitiría ganar tiempo, no dinero. No obstante, está por aclarar también la aparición en una localidad de la provincia de un vehículo dado de baja hace al menos dos meses.

El certificado de destrucción lleva la fecha de entrega del vehículo, aunque la tramitación se demore varios días. Eso permite agilizar la matriculación del vehículo nuevo a su vendedor. De confirmarse los hechos, la falsificación de documentos tendría también implicaciones medioambientales.