



# Dossier de Prensa

(Del 4 de Diciembre de 2007 al 29 de Enero de 2008)



# NOTICIAS

## **01 de Diciembre de 2007**

- *Mi Ciudad Real.es* : "A la vanguardia de la técnica", también en reciclaje"

## **03 de Diciembre de 2007**

- *Diario ADN*: Desguace controlado para vehículos

## **05 de Diciembre de 2007**

- *El Economista.es*: Estudio calcula hasta 110.000 coches vendidos más en 2008 por prima desguace.

## **07 de Diciembre de 2007**

- *20minutos.es (Edición Vigo)*: Se dispara el número de coches abandonados aquí.

## **09 de Diciembre de 2007**

- *El Periódico.com*: Barcelona retira más de 10.000 vehículos abandonados en un año
- *Antena 3 Noticias.com*: Recambios para el coche en el "mercadillo del automóvil" de Madrid

## **10 de Diciembre de 2007**

- *El Mundo.es*: Francia estrena un Prever con ayudas de 1.300 euros.

## **12 de Diciembre de 2007**

- *Terra Actualidad.es*: Los ciclomotores abandonados cuadruplican el número de turismos.

## **17 de Diciembre de 2007**

- *El Mundo.es*: El sector ve la supresión del Prever como una muestra del desinterés del Gobierno

## **Diciembre 2007**

- *Nueva Gestión-Supl. Automoción y Motor*: Reciclauto y Santaolalla lideran un valioso proyecto de I+D+i.

## **14 de Enero de 2008**

- *Diario de Mallorca*: Arden los desguaces y afloran las nostalgias.
- *Diario de Navarra*: Los desguaces navarros reciben cerca de 16.000 vehículos al año para su reciclaje

## **16 de Enero de 2008**

- *Portal local.com*: El Ayuntamiento retira una media de 57 automóviles al mes de las calles complutenses.

## **18 de Enero de 2008**

- *El Correo Gallego*: Una empresa de Galicia recicla y descontamina 20.000 coches viejos al año.

**22 de Enero de 2008**

- Revista El Cañizo: Retirada de vehículos abandonados de forma gratuita

**28 de Enero de 2008**

- Construible.es: TEM TECMA 08 acogerá el Primer Salón de la Recuperación y el Reciclado, SRR.

## A la vanguardia de la técnica", también en reciclaje



Audi lleva su lema "A la vanguardia de la técnica" hasta sus últimas consecuencias también en el campo de la protección del entorno. AUDI AG es el primer gran fabricante de automóviles, y por ahora el único, que ya cumple la exigente norma "EU Directive 2005/64/EC en la aprobación de vehículos a motor con respecto a su reutilización, reciclado y recuperación" con su actual gama de automóviles.

Esta directiva no entrará en vigor hasta mediados de 2010 para todos los vehículos nuevos. Desde entonces, los automóviles de nueva factura deberán ser reciclables en al menos el 85 por ciento y ser recuperables hasta en un 95 por ciento. Esa cota del 85 por ciento alude al grado al que los materiales reciclados son retornados al proceso de producción. Otro 10 por ciento del vehículo se utiliza para la generación de energía.

Tal y como confirman la Technische TÜV SÜD Automotive GmbH y la Agencia Federal de Registro de Vehículos a Motor, Audi ya cumple dichos requisitos. Todos los modelos que comercializa la marca de los cuatro aros ya satisfacen los exigentes estándares de la directiva en materia de reciclaje.

La protección del entorno en las fases de desarrollo y producción de vehículos resulta de una inmensa importancia para Audi. Y el reciclado es un factor clave en ello. En el preciso momento en que se inicia el proceso de desarrollo de un nuevo vehículo, el trabajo de quienes lo desarrollan pasa por asegurarse de que será recuperable al final de su vida útil. Durante el proceso de desarrollo, cada modelo es sometido a exhaustivas pruebas de reciclado y a análisis de materiales, todos ellos efectuados antes de su lanzamiento al mercado.

"Hace tiempo que identificamos la necesidad de conocer perfectamente el tipo de materiales que se emplean en la construcción de un vehículo, algo decisivo para su reciclaje", señala Uwe Heil, responsable del Reciclado de la División de Desarrollo Técnico de Audi. "Como consecuencia del creciente volumen de datos manejados y de la complejidad de este asunto, ya en el año 2000 nos asociamos con Group Research para desarrollar una base de datos para reciclaje de vehículos. Ahora se ha convertido en toda una referencia para la industria de la automoción", añadió Heil.

¿Qué cantidades de hierro y acero contiene el nuevo Audi A4? ¿Qué tipos de plástico se utilizan en el A3? ¿Qué componentes contienen dichos materiales? Las respuestas a preguntas de ese tipo permiten saber con certeza que un coche será recuperable en gran medida al final de su vida útil.

Para cumplir la directiva de la UE, el fabricante ha de someterse a una doble evaluación. El estudio preliminar incluye la comprobación de todos los procesos. Investiga si se han adoptado las medidas necesarias para satisfacer los requisitos.

Por ejemplo, las medidas para introducir los requisitos para el reciclaje, el respeto a las prohibiciones en la utilización de materiales pesados y si se ha comprobado la utilización de polímeros y elastómeros. El Grupo Audi, con sus operaciones productivas en AUDI AG, quattro GmbH, y AUDI HUNGARIA MOTOR Kft., fue objeto de una calificación brillante en todas las áreas en el informe.

Sólo en el caso de que los resultados de la evaluación preliminar sean positivos, la adecuada aprobación puede lograrse. El grado de reciclado de cada modelo de manera individual se establece en esa fase. La detallada base de datos generada a partir de

muchos años de investigaciones de reciclado se mostró decisivamente útil.

Indica con una precisión de gramos qué materiales se utilizan en qué áreas y en qué proporciones en cada modelo de Audi. Por ejemplo, el 13,3 por ciento de uno de los nuevos Audi A4 está compuesto por aleaciones ligeras como el aluminio, los plásticos ascienden al 14,3 por ciento, el cristal al 2,2 por ciento y los polímeros procesados al 1,7 por ciento.

Esos ejemplos subrayan la precisión con la que un coche se despieza en todos sus componentes. Hablando de manera genérica, los materiales que contiene uno de los nuevos Audi A4 pueden clasificarse en nueve grupos, cada uno de los cuales puede a su vez subdividirse. El 14,3 por ciento de los plásticos comprende una gran variedad de diferentes grados de plástico. Los 3,26 Kg. de polioximetileno son registrados con la misma meticulosidad que los 31,28 Kg. de polipropileno.

Audi también demuestra un gran compromiso en el campo de la tecnología del reprocesado, que permite la recuperación de materiales válidos para su reutilización. El proceso "VW-SiCon" genera flujos de materiales orientados al usuario por medio de un procesado mecánico.

Utiliza métodos de aplastamiento y clasificación basados en parámetros físicos tales como densidad, forma del granulado, propiedades magnéticas, conductividad eléctrica y propiedades ópticas. El proceso "Volkswagen-SiCon" recibió el galardón "European Business Award for the Environment" de la Unión Europea en 2006.

Un principio similar es aplicable al uso de materiales reciclados. Tanto los metales ferrosos como los no ferrosos y también los plásticos se utilizan ahora en forma reciclada. Para fomentar el uso de materiales reciclados, el fabricante de Ingolstadt ha aprobado su utilización para prácticamente todos los componentes. Se vigila de manera minuciosa que no se produzcan variaciones en calidad. Ello allana el camino para un sistema efectivo de reciclaje. La ideal del ciclo de materiales se propaga tanto a las fases de diseño como a las de producción. Audi también está firmemente comprometido con la protección ambiental también fuera de las plantas de producción. Por ejemplo, desde 1999 el Grupo VW ha distribuido invitaciones de manera regular a seminarios donde se promociona el epígrafe "reciclaje y recuperación de vehículos" entre empleados, proveedores y socios para el desarrollo.

## **Recogida y reciclaje de vehículos en Audi**

Lo que ocurre con los vehículos que han terminado su vida útil

\* Si se cumplen los requisitos legales establecidos, como por ejemplo que el vehículo esté intacto, es posible entregar el vehículo sin coste alguno al final de su vida útil en cualquiera de los más de 90 puntos de recogida de Audi.

\* Para optimizar este proceso, la base de datos IDIS proporciona una información detallada acerca de cómo manipular los vehículos de una manera idónea y respetuosa con el medio ambiente (por ejemplo, para extraer de ellos de manera segura todos sus fluidos y las baterías). También indica qué utillajes especiales pueden necesitarse.

\* Recuperación: acero, hierro, cobre, aluminio y otros materiales se reprocesan para reconvertirlos en otros valiosos materiales secundarios.

## **¿Cómo y dónde pueden entregarse los vehículos?**

Audi posee una extensa red de puntos de entrega para vehículos con vida útil agotada en España. Para localizar su punto de entrega más cercano, por favor visite: [www.sigrauto.com](http://www.sigrauto.com)

03 de Diciembre de 2007: Diario ADN

## Desguace controlado de vehículos

### Dos sistemas de recuperación

#### Desguace controlado para los vehículos

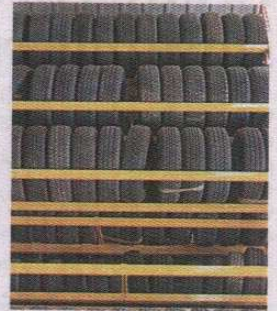
● Los 150.000 vehículos desmatriculados al año pasan al Sigrauto, un sistema de desguace controlado. Los materiales peligrosos se retiran, se separan los reutilizables (como un parasol) y los fragmentos metálicos acaban en fundiciones. "El 85% del peso del coche se recupera", asegura Rafael Prado, de Sigrauto.



El desguace es el primer paso del reciclado de coches. S. CH.

#### Neumáticos para convertir en asfalto

● En Madrid, el Sistema Integrado de Gestión de Neumáticos Usados (Signus) recogió 7.218 toneladas en 2006. El 20% se reutilizó en el mercado de segunda mano. El resto pasó a su reciclado para fabricar asfalto o el tartán de las pistas de atletismo. El Gobierno regional quiere usarlos en 590 km de carreteras.



Neumáticos usados.

05 de Diciembre de 2007: El Economista.es

### Estudio calcula hasta 110.000 coches vendidos más en 2008 por prima desguace

París, 5 dic (EFECOM).- La nueva prima para los compradores de un automóvil que lleven al desguace su coche viejo cuando éste tenga más de quince años podría suponer la venta en Francia de hasta 110.000 vehículos suplementarios, según un estudio de Cetelem.

Gracias a esa prima, las matriculaciones de vehículos particulares nuevos podría llegar a 2,17 millones en 2008, en lugar de los 2,06 millones calculados en ausencia de ese dispositivo, según el Observatorio del Automóvil de Cetelem.

En 2009, las cifras de ventas subirían hasta 2,2 millones, de acuerdo con los datos del estudio de la entidad crediticia.

El Gobierno francés anunció un sistema para gravar la compra de los coches que más contaminan, compensado por una prima para los de menos emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), que se aplicará a partir del próximo 1 de enero.

El gravamen irá de los 200 euros para los vehículos que emitan entre 161 y 165 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro hasta los 2.600 euros para los que generen más de 250 gramos.

Por el contrario, recibirán una bonificación que irá de 200 euros para los compradores de coches que emitan entre 121 y 130 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro a 1.000 euros para los que emitan menos de 100 gramos.

Además, a esa prima para los coches poco contaminantes se añadirá otra de 300 euros cuando la compra vaya acompañada del envío al desguace de un coche de más de quince años.

La Federación Francesa de Automóviles Club consideró que el nuevo dispositivo va "en la buena línea" a condición de que beneficie a los compradores de los vehículos menos contaminantes, pero lanzó una advertencia para que no sirva como mecanismo de recaudación. EFECOM

07 de Diciembre de 2007: 20minutos.es (Edición Vigo)

### Se dispara el número de coches abandonados aquí

Si aparcar en Vigo es complicado, hacerlo en los últimos meses lo es todavía más. La costumbre de **deshacerse del propio vehículo abandonándolo en la vía pública se ha extendido.**



Han pasado meses desde que este coche fue abandonado cerca de la clínica Fátima (L. G.).

De hecho, sólo en los meses de septiembre y octubre, la Policía Local retiró **151 coches abandonados de las calles**, cuando en el año 2006, la media mensual era de 40.

En lo que va de año, el Concello ha sacado ya 439 coches de la calle, mientras en todo el año pasado fueron 479, lo que supone un **ascenso de un 10% por mes.**

El **desconocimiento de las normas o la falta de interés** de su cumplimiento por parte de los ciudadanos son los argumentos que se encuentran para este ascenso.

Según la normativa actual, los ciudadanos que quieran desprenderse de su vehículo tienen dos opciones: **entregarlo en un centro de desguace o cederlo a un concesionario**, que se encargará de su traslado a un centro de descontaminación.

**Para dar de baja un coche hace falta un impreso**, que se facilita en alguno de los dos centros anteriores; el DNI, el carné de conducir, la tarjeta de la ITV y el último justificante de pago del recibo del impuesto municipal sobre vehículos.

En caso de no dar de baja el coche, es la Policía Local quien actúa. Al localizar un automóvil abandonado en las calles, los agentes llaman a la grúa para su retirada al depósito. Después, localizan al propietario del vehículo y éste tendrá que hacer frente a una **multa que asciende a los 91 euros.**

### Por el norte y por el sur

Los abandonos de coches en Vigo se reparten tanto por el norte como por el sur de la ciudad. Según la actuación de la Policía Local, **la zona de Balaídos es una de las que con más frecuencia se escogen** para cometer esta infracción.

Así, calles como **Portanet, Manuel de Castro o la avenida de Citroën** son zonas en las que los coches abandonados ocupan plazas de aparcamiento. También sucede en otras zonas, especialmente en O Castro, Areal, Sanjurjo Badía y en el barrio de O Calvario.

09 de Diciembre de 2007: El Periódico.com

### Barcelona retira más de 10.000 vehículos abandonados en un año

- La grúa municipal recoge cada jornada una media de **28 coches y motos**
- **Sant Martí, con muchos solares, es el distrito en el que se dejan más turismos**



Un coche abandonado en la calle del Polvorí, en la montaña de Montjuïc, el viernes. Foto: JOAN CORTADELLAS

El Ayuntamiento de Barcelona retira más de 10.000 vehículos abandonados en un año, lo que se traduce en que son 28 los coches y motos que se dejan a diario en las calles con la intención de que la grúa los lleve al desguace. Sant Martí es el distrito con más abandonos, 1.657.

El último balance municipal cerrado dice que en el 2006 fueron retirados 10.345 vehículos. La mayor parte de estos automóviles fueron abandonados por sus propietarios, lo que les comportó una sanción, aunque también se dieron casos en los que los dueños pidieron al consistorio que se encargara de llevarlo al desguace. El Ayuntamiento de Barcelona ofrece esta posibilidad desde hace un tiempo.

Tras Sant Martí, Sants Montjuïc, con 1.485, y el Eixample, con 1.434, son los distritos en los que se abandonan más vehículos. Fuentes municipales explicaron que Sant Martí es una zona con un número importante de solares y puntos por urbanizar en el 22@, lo que hace que muchos barceloneses que quieren prescindir del coche se desplacen hasta allí.

En Sants-Montjuïc, los coches y las motos se suelen dejar en la montaña de Montjuïc, un espacio en el que tampoco hay mucho control. Sorprende, en cambio, que en el Eixample, sin apenas puntos de estacionamiento no regulado, se abandonen 1.434 vehículos en un año. Un portavoz municipal no supo concretar la razón, aunque aseguró que en el centro los coches a retirar se detectan antes porque a diario pasan los vigilantes de las áreas verdes.

En Horta-Guinardó, la grúa recogió 1.233 coches; en Nou Barris, 1.087; en Sant Andreu, 942; en Sarrià-Sant Gervasi, 880; en Les Corts, 634, y en Gràcia, 627. En Ciutat Vella, un distrito con pocas plazas para aparcar en superficie, únicamente se abandonaron 366 vehículos.

## **ITV CADUCADA**

Los agentes actúan sobre aquellos vehículos con evidentes signos de abandono, que están degradados, tienen la ITV caducada y llevan varias jornadas estacionados en el mismo lugar. Tras unos días de control, la policía deja en ellos una pegatina amarilla (que incluye los datos del vehículo y el lugar y la fecha) y un tríptico informativo en el que se explica a los propietarios que el ayuntamiento puede retirarlo gratuitamente si hacen una cesión del coche al consistorio.

Si el turismo sigue en el mismo punto tras ocho días, la Guardia Urbana multa al vehículo por estacionamiento prolongado, añadieron fuentes de la policía local. Si tres semanas después, el conductor no se ha llevado el turismo, colocan un segundo adhesivo, de color verde, para que la grúa municipal pase a recogerlo. Casi todos los coches y las motos suelen ser llevados al desguace.

Este protocolo de retirada, que dura alrededor de un mes y medio, es el que se acostumbra a aplicar en la mayoría de turismos. Pero, si la Guardia Urbana considera que más que un automóvil se trata de un residuo sólido, es recogido enseguida.

Cuando el propietario de un coche o de una motocicleta opta por recurrir al ayuntamiento para deshacerse de él tiene que dirigirse a las dependencias de la Guardia Urbana las mañanas de los días laborables con la documentación al día. Le harán firmar una cesión del vehículo al consistorio, que se encargará gratuitamente de dar de baja el vehículo y de llevarlo al desguace.



## Recambios para el coche en el "mercadillo del automóvil" de Madrid

2007/12/09. Redacción web , Madrid  
e-mail: noticias@antena3tv.es

**El desguace más grande de Europa se encuentra en Madrid. Se trata de una especie de mercadillo del automóvil a la búsqueda y captura del repuesto exacto. De pagar 50 euros por la pieza nueva, aquí se pueden conseguir por cinco, aunque dar con ella puede llevar toda una mañana, porque hay seis mil coches en los que buscar.**

Son los ejecutivos del motor: se pasean con sus maletines por este gran hipermercado del automóvil, que tiene su mayor actividad los domingos.

Cerca de 150.000 vehículos desmatriculados pasan al año a los diferentes desguaces del país una vez retirados líquidos y neumáticos. Algunos se depositan clasificados por marcas y dispuestos para que sean desmontados pieza por pieza por los propios compradores. Los más cotizados son los recambios descatalogados.



## 10 de Diciembre de 2007: El Mundo.es

### Francia estrena un Prever con ayudas de 1.300 euros

**Gracias al nuevo Plan Prever, en Francia se podrían llegar a matricular un total de 2,17 millones de vehículos nuevos destinados a particulares en el año 2008.**

MADRID.-Mientras España elimina el Plan Prever el 1 de enero de 2008, Francia implantará uno. Hasta el año 2006, España tuvo un Prever por el que concedía ayudas de 720 euros por entregar un vehículo de más de 10 años de antigüedad.

En 2007, el ministro de Economía y Hacienda, Pedro Solbes, redujo las ayudas a 480 euros y además, excluyó de ellas a los coches de 2,5 litros de cilindrada. Este Plan dejará de existir el próximo 31 de diciembre.

Por el contrario, **Francia estrenará en año nuevo el Plan Prever. Así, quienes compren un coche que emita entre 121 y 130 gramos de CO2 por kilómetro, recibirán una bonificación de 200 euros**, mientras que la bonificación de 1.000 euros será para los coches que emitan menos de 100 gramos.

Además de estas primas, el Gobierno francés añadirá otra de 300 euros cuando la compra del coche vaya acompañada del envío al desguace de un vehículo que tenga más de 15 años.



## Los ciclomotores abandonados cuadruplican el número de turismos

Cuando algo ya no tiene uso y existe otro objeto para reemplazarlo, queda olvidado en cualquier rincón de la casa. Esto mismo ocurre con los vehículos y ciclomotores que ya son viejos y no arrancan. Aunque estos medios de transporte privados no acaban en el final de un garaje, sino en la calle esperando que el tiempo -y los actos vandálicos- terminen por eliminarlos. La Policía Local ha interpuesto en el último año más de 700 denuncias a los propietarios de alguna moto, coche o bicicleta que estaban olvidados en la calle.



Curiosamente el número de ciclomotores abandonados superan al número de turismos. La grúa municipal, según apuntó el presidente de Emasa, José Blas Fernández, ha retirado en el último año 410 motocicletas y ciclomotores que ya no eran usados por sus propietarios. Un número que supera en cuatro veces los vehículos abandonados: 93.

Todos estos medios de transporte ya han sido desguazados por una empresa especializada, «según obliga la Consejería de Medio Ambiente», explica José Blas Fernández, que apostilla que «esta empresa da muy poco dinero por cada vehículo que le llevamos».

La Policía Local ya ha denunciado a otros 160 ciclomotores, 31 turismos, dos carros y cinco bicicletas que estaban abandonados en la vía pública. Todos están en un depósito a la espera de que la empresa que se encarga del desguace lo realice.

En total, en lo que va de año, 570 ciclomotores, 124 turismos, dos carros y cinco bicicletas han sido recogidos de la calle.

Pero todo este procedimiento tiene un coste que primero asume el Ayuntamiento de Cádiz pero que, después, revierte en el propietario del vehículo.

Cuando se retira el vehículo abandonado de la vía pública, la Policía Local comprueba la matrícula -en el caso de que aún la conserve- y busca al propietario. Si no, se busca el número de chasis, lo que también permite identificar al propietario. Éste debe pagar la tarifa por mantener el coche en depósito en una estación de descontaminación antes de que se desguace, y el procedimiento de eliminación del vehículo, además de una multa por abandonar el coche en la vía pública que puede ascender a los 6.000 euros.

Sólo en el caso de que no se encuentre al propietario del vehículo -como suele suceder con las bicicletas-, el Ayuntamiento de Cádiz asume los costes de su eliminación, según explica José Blas Fernández.

Los propietarios de los vehículos los dejan abandonados por, entre otros motivos, no haberlos podido vender o no percibir una ayuda económica de los concesionarios de coches para su retirada.

Los ciclomotores, según explicó José Blas Fernández, son abandonados porque, algunos, no tienen el seguro y «les cuesta más barato dejarlos abandonados y comprar uno nuevo, también sin seguro». Fernández añadió que «algunas personas que abandonan los ciclomotores son individuos que han sido detenidos por no llevar casco o sin documentación. A los ciclomotores se les coloca un seguro que sólo puede ser retirado cuando el individuo regrese con lo requerido. En algunos casos, nunca vuelven».

Las bicicletas quedan atadas en los árboles o en las señales de tráfico, oxidándose la mayoría por el paso del tiempo. Al final son retiradas, pero nunca aparecen sus dueños.

17 de Diciembre de 2007: El Mundo.es

### **El sector ve la supresión del Prever como una muestra del desinterés del Gobierno**

**Los estudios demuestran que sería necesario achatarrar más de cinco millones de vehículos para reducir las emisiones de CO2 y los accidentes, que cuestan unos 9.000 millones cada año.**

MADRID.-El año se cerrará con una caída de las ventas próxima al 2%, la rentabilidad se sitúa en niveles críticos, el cambio de la fiscalidad ha creado confusión en el mercado y, por si fuese poco, el Gobierno, y la clase política en general, muestran un olímpico desinterés por esta industria.

A esto se añade que **el próximo 31 de diciembre desaparece de forma definitiva el Plan Prever**, que ha estado vigente desde abril de 1997. En los 11 años de vigencia de este sistema de ayudas a la renovación del parque automovilístico se han logrado retirar de la circulación más de cuatro millones de vehículos con más de 10 años de antigüedad.

**Italia también ha decidido dar continuidad a su sistema de ayudas**, para contribuir a la renovación del parque automovilístico. Y no sólo por razones de apoyo a la industria nacional, sino también para deshacerse de los vehículos más contaminantes y sustituirlos por otros que también son más seguros.



En el caso español, **la industria** no oculta que una parte de su interés responde a cuestiones meramente económicas. Sin embargo, **no entiende que ni los gobiernos de José María Aznar ni el de José Luis Rodríguez Zapatero hayan mostrado gran interés por un sector que da empleo a un millón de personas**, genera el 8% del Producto Interior Bruto, es responsable de casi el 25% de las exportaciones y aporta cada año 23.000 millones de euros a las arcas del Estado.

Agregan que, además de estas razones, el rejuvenecimiento del parque español de automóviles es de capital importancia para la mejora de la seguridad vial.

Agustín Aragón, secretario general de Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (Fitsa), asegura que **«si la seguridad de los automóviles no hubiese mejorado como lo ha hecho en los últimos 15 años, la carretera se cobraría en España 10.000 vidas cada año, en lugar de las 4.104 que se perdieron en 2006»**.

Agrega que el «número de víctimas mortales se ha reducido en un 35% en estos 15 años, a pesar de que el número de accidentes se ha triplicado. Y esto hay que atribuirlo, principalmente, a la mejora de la seguridad de los automóviles».

### **Ocho por uno**

Un informe realizado por encargo de la Comisión Europea demuestra, por otra parte, que cada euro invertido en seguridad vial permite un ahorro de casi ocho euros al Estado. Una cifra nada desdeñable, cuando se considera que **los accidentes de tráfico cuestan cada año 160.000 millones de euros a la Unión Europea**.

Según las cifras manejadas por el citado estudio, el coste para España sería de algo más de 9.000 millones de euros al año, por no entrar a valorar las tragedias humanas que encierran estas tristes estadísticas.

A la vista de estos datos, **el sector de la automoción considera incomprensible que un Gobierno que ha pregonado a los cuatro vientos su compromiso con la seguridad vial**, recorte unas ayudas que contribuirían a mejorarla, para destinar ese dinero a medidas electoralistas.

Además, esta actitud también compromete los esfuerzos para contener las emisiones. Aragón Mesa recuerda a este efecto que en España «más de un 3% de los vehículos tiene más de 20 años de antigüedad y en total, un 30% del parque automovilístico supera los 10 años y esto supone unos 5,4 millones de vehículos».

El secretario general de Finsa agrega que **«para reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO2) en tan sólo un 10% sería necesario achatarrar estos más de cinco millones de coches»** y reemplazarlos por otros más recientes y, por tanto, mucho menos contaminantes, como en enero empezará a hacer Francia.

**Diciembre 2007: Nueva Gestión-Supl. Automoción y Motor**

**"Recycar", primer programa integral de valoración y reciclado de vidrio de automóvil para Portugal y España, está en el "top ten" de los planes apoyados este año por el Ministerio de Medio Ambiente**

J.J. Pampalón

En este momento, los vehículos que se catalogan como "fuera de uso", o "VFU", generan en la Unión Europea entre ocho y nueve millones de toneladas de residuos al año. De esa cifra, cerca del setenta y cinco por ciento de los componentes son reciclados mientras que el resto, denominados "residuos de trituración", se convierten en vertido fundamentalmente.

Ante esta panorámica, la directiva europea 2005/53/EC para los vehículos "fuera de uso" estableció como obligatorio desde enero de 2006 la reutilización y recuperación de, al menos, el ochenta y cinco por ciento de los materiales que componen hoy un automóvil. Ese nivel de exigencia no se va a quedar ahí ya que las autoridades comunitarias establecieron un nivel de recuperación de hasta el noventa y cinco por ciento del vehículo para el próximo año 2015. De ahí la importancia que representa el proyecto "Recycar" que lideran en la actualidad las empresas Reciclauto Navarra S.L. y Santaolalla e Hijos S.A. Como explicó el director gerente de Reciclauto, Miguel Ángel García Molina, "se trata del primer proyecto integral de valoración y reciclado de vidrio de automóvil que se va a llevar a cabo en Portugal y España".

Para cumplir su misión, el proyecto se ha incluido entre las diez subvenciones más cuantiosas que ha concedido este año el Ministerio de Medio Ambiente al

## Reciclauto y Santaolalla lideran un valioso proyecto de I+D+i



Miguel A. García Molina, Reciclauto

desarrollo de iniciativas de I+D+i. Esta decisión no resulta llamativa si tenemos en cuenta que solo las lunas suponen cerca del tres por ciento del total de residuos que genera cualquier VFU, lo que equivale a casi doscientas setenta mil toneladas de este tipo de vertido al año en toda Europa. Unos restos que, por otro lado, representan un problema muy importante ya que su recuperación,

en la que deben participar obligatoriamente talleres y concesionarios así como empresas de desguaces, resulta muy elevada por varios motivos. El primero tiene que ver con el proceso en sí mismo de quitar los cristales a un coche. Aquí el consumo principal es de tiempo, sobre todo, si dichas lunas están pegadas a la carrocería del vehículo y no fijadas por juntas.

En segundo término está la lámina de plástico transparente denominada "Pólvinitbutiral" o "PVB" que se sitúa, por motivos de seguridad, entre las dos capas de vidrio que componen la luna de un coche. La presencia de este elemento, considerado a efectos medioambientales como "orgánico", complica sobremanera el proceso de separación y reciclaje tanto del cristal como del PVB.

A estos dos obstáculos hay que sumar otros muy importantes. Así, la recogida del vidrio supone a día de hoy enfrentarse a una logística muy complicada debido a la atomización que presenta las entidades generadoras del residuo. Éstas son muchas, están muy dispersas y generan cantidades muy pequeñas. Además, una vez recogidos y

transportados, las lunas de los coches necesitan un tratamiento complicado y costoso del que sólo pueden responsabilizarse plantas específicamente diseñadas para este tipo de residuos. Por último, completado el tratamiento, se obtiene un producto denominado "calcin" que, si su procedencia es de cristales de automoción, presenta el inconveniente de que es una materia

prima con usos complejos y muy limitados. Por todo lo expuesto, los promotores de "Recycar" se encuentran ahora mismo en plena fase de estudio tanto de las diferentes alternativas que existen para la extracción del vidrio como de los medios logísticos que resultarán necesarios para recoger dichas lunas en talleres, concesionarios y desguaces y poder trasladarlas a las plantas de tratamiento de vidrio que tiene Santaolalla en Burgos y Guadalajara. En fin, "lo que pretendemos con nuestra iniciativa es reducir el impacto ambiental que producen los VFUs a través de una correcta gestión de los mismos así como llegar a los objetivos de reciclaje establecidos para el año 2015 por la Unión Europea", concluyó el gerente de Reciclauto.

### Un coche son 150 botellas de vidrio

■ Hoy las lunas de un vehículo "fuera de uso" forman un residuo que no está valorizado ni tiene incentivo alguno. Sin embargo, se estima que de un tratamiento adecuado de los cristales de un coche se podrían obtener hasta ciento cincuenta botellas de vidrio reciclado. De esta parte se encargará fundamentalmente la firma burgalesa Santaolalla e Hijos que cuenta con una de las plantas "más modernas de Europa" en la que se refiere a tratamiento de vidrio", dijo el director gerente de Reciclauto.

Por su parte, a Reciclauto Navarra le ha correspondido la parte "más técnica" del proyecto "Recycar". Esta consiste en la búsqueda y establecimiento de los mejores sistemas de gestión y extracción de las lunas de los VFUs. Al mismo tiempo, la consultoría navarra también se hará cargo del sistema logístico que permitirá que los vidrios lleguen desde los desguaces, talleres y concesionarios colaboradores a la planta de tratamiento "para lo que se ha diseñado un programa en colaboración con la Universidad Pública de Navarra", detalló Miguel Ángel García Molina.

## Arden los desguaces y afloran las nostalgias

**Muchos conductores se despiden de sus coches haciéndole fotos o vídeos, a veces con gran tristeza y muchas lágrimas**

PALMA. No falla: diciembre es el mes en el que, en proporción, más coches se dan de baja para ser desguasados. Los conductores apuran el último mes del año para deshacerse de los vehículos que ya no usarán y evitan así tener que pagar el impuesto de circulación del nuevo año en curso. Lo que tampoco falla mientras los desguaces arden durante ese mes del año es la nostalgia y la tristeza que sienten muchos al dejar sus coches: hay quien se sienta por última vez en su interior durante largos minutos;



Antes de ser deshechos, los coches se descontaminan. Foto: m.g.d.

hay quien llora por él como si fuera un ser vivo; hay quien le saca innumerables fotos; hay quien se lleva un souvenir como una de las matrículas (la mayoría se lleva las ruedas si es que son nuevas) y hasta hay gente que graba vídeos antes de dejar en el desguace al que fuera su 'bebé'. Incluso, hay personas que piden ver su coche por última vez cuando llevan la baja definitiva que permitirá desguazarlo.

Este abanico de actitudes, más propias de quien lleva al matadero a una mascota para ser sacrificada, son confirmadas por casi todas las empresas de desguaces consultadas, quienes aseguran además que no hay distinción de sexos: a todos les embarga la nostalgia y todos lloran por igual, tanto ellas como ellos.

"Si lo piensas fríamente, cuando alguien siente pena al llevar su coche para ser desguazado es porque ese coche le ha dado muchas satisfacciones -dice Aníbal Martín, de la empresa Cart Son Castelló-: si uno ha conservado un vehículo durante 20 años es porque le tiene estima y porque no ha dado grandes problemas. Si no, no tienes un coche durante dos décadas".

Además, Martín sugiere con un toque de filosofía casera, que "si el tiempo pasa para el coche, significa que para nosotros también. Si el vehículo se hace viejo, significa que nosotros también. Por eso, creo que llevar un coche al desguace (sobre todo en un mes 'duro' desde el punto de vista sentimental como diciembre) hace pensar a más de uno sobre el paso del tiempo y sobre nuestro trayecto por esta vida".

Juan, de la empresa Es Desguas, dice por su parte que "es verdad que durante los últimos días de diciembre la gente tiene como desesperación por dar de baja sus coches para no tener que pagar el impuesto de circulación del año que empieza, y es verdad también que, tal vez porque en ese mes todo el mundo está más sensible, hay más gente que siente pena y llora".

Juan confirma que "muchos conductores dejan el coche primero y luego traen la baja definitiva, y ese día piden verlo por última vez o quieren quedarse sentados en el interior durante unos minutos".

Tomeu, de la empresa Dra. Balear, confirma que "hay de todo, pero es verdad que a mucha gente le da pena dejar sus coches para que los desbaraten, especialmente cuando se trata de vehículos a los que se les ha cogido mucho cariño pero que, como ya no hay piezas en el mercado porque se han dejado de fabricar, da muchos dolores de cabeza".

Tomeu pone como ejemplo el de un ciudadano de Palma que tenía un Rover 414 "con más de 250.000 kilómetros y que, contra su voluntad, tuvo que traerlo a desguace pues ya no conseguía más piezas".

A muchos podría causarle gracia, pero la realidad indica que se puede sentir afecto por un coche que, al fin y al cabo, se convierte en un testigo mudo de muchas de nuestras peripecias. En internet, por ejemplo, hay páginas que se dedican a analizar los mejores coches para hacer el amor. Y la revista Autocity publica un especial, desde hace unos años, en el que se analizan los coches detalladamente y se publica una clasificación del más cómodo para estos fines. Hay varios rankings, tanto de plazas traseras como de delanteras, si bien destacan las traseras ya que la abatibilidad de los asientos delanteros les deja mucho sitio a los ocupantes para moverse con tranquilidad.

En este sentido Iván, de otra empresa de desguaces ubicada en el polígono de Son Castelló, recuerda que "hace muchos años, cuando la gente apenas empezaba a usar cámaras digitales de fotos, una pareja filmó un vídeo antes de dejar su vehículo". Ella estaba embarazada y, según asegura Iván, "el vídeo era para el futuro hijo, a quien le querían mostrar dónde había sido concebido: en el coche, por supuesto", dice entre risas.

#### 14 de Enero de 2008: Diario de Navarra

##### **Los desguaces navarros reciben cerca de 16.000 vehículos al año para su reciclaje**

**La cifra casi iguala a la de turismos y todoterrenos matriculados en 2007-La normativa europea sobre tratamiento de vehículos usados ha obligado a modernizarse a los antiguos desguaces- En La Cabaña, en Berrioplano, se trata la mayor parte de los vehículos en Navarra, cerca de diez mil al año**

El último en llegar es un Opel corsa blanco con la parte izquierda de la carrocería hundida y la puerta trasera destrozada. No es necesario mucho esfuerzo para imaginarse cómo se produjo la colisión que lo envió enganchado de una grúa hasta el desguace de la empresa La Cabaña, entre Berrioplano y Loza. Como él, otros dieciséis mil vehículos de todas marcas y colores acaban cada año sus días en media docena de centros navarros autorizados para el tratamiento de vehículos usados (CATS).

Dos de cada diez automóviles llegan después de un accidente de tráfico y el resto, por longevidad. La cifra de vehículos desguazados en la Comunidad Foral es similar a la de turismos y todoterrenos matriculados en 2007, que ascendió a 16.817. En cualquier caso, hay que tener en cuenta que algunos desguaces navarros tienen centros de recogida de vehículos en Rioja y País Vasco, y que entre los vehículos tratados están incluidos los camiones y vehículos industriales.



Cientos de vehículos ya descontaminados se alinean por marcas en los exteriores del desguace La Cabaña, entre Berrioplano y Loza, antes de pasar por la prensa. JOSE ANTONIO GOÑI

De esta manera, quien todavía asocia los desguaces con cementerios de coches se equivoca. Las nuevas normativas medioambientales obligan a un reciclaje casi total de los vehículos, así como al tratamiento de líquidos contaminantes a través de agencias autorizadas por lo que las instalaciones han sufrido un necesario

proceso de modernización. Ya no hablamos de chatarrerías en las que se apilan autos sin ningún tipo de orden y en donde uno puede llevarse las herramientas para desatornillar una batería en buen estado, sino de naves con procesos automatizados y venta de recambios por Internet. De esta forma, cuando uno envía el coche al desguace debe contar con que el airbag del piloto, si no ha estallado, puede acabar en un coche sevillano, el radiador en otro de Logroño y el espejo retrovisor, en la calle Juslarocha de Pamplona pues la red se abre paso como una nueva vía de venta de estos recambios de segunda mano.

### Diez mil en La Cabaña

Detrás de la empresa de desguaces La Cabaña, que con sus diez mil vehículos tratados al año es una de las más importantes por volumen de todo el país, hay una familia navarra que desde hace 36 años da continuidad al negocio. Manolo Manjón Carrera, gerente, fue el precursor de una actividad que hoy es impulsada por sus cinco hijos, cuatro varones y una mujer, y que da empleo a medio centenar de trabajadores. «Estoy orgulloso de que mis hijos, verdaderos empresarios innovadores, sean hoy el motor de la empresa», afirma el padre, que ha vivido ya cinco ampliaciones de su negocio.

La última, todavía en proceso de ejecución, va a significar la automatización del almacén mediante una máquina láser. «Es una máquina que recibe las órdenes sobre cualquiera de las piezas guardadas y que realizará el trabajo de localizarla en las estanterías del almacén», asegura Manjón. Además, esta fase de mejora conlleva una ampliación de 20.000 metros cuadrados de la superficie exterior de almacenaje de vehículos, así como de otros 5.000 metros cuadrados de naves.

Con motivo de esta ampliación, y en colaboración con el ayuntamiento de Berrioplano, se ha procedido también a la modificación del trazado la carretera local a Loza, donde se ha eliminado una curva que en alguna ocasión acabó con un coche en el contiguo desguace.

Existen también otros centros autorizados para el tratamiento de vehículos usados en



Manolo Manjón Carrera, gerente de desguaces la Cabaña J.A.GOÑI



1. DESCONTAMINACIÓN. Todo vehículo que llega a un desguace debe ser descontaminado. Para ello, se extraen los líquidos de frenos y refrigeración, los anticongelantes, aceites, baterías y valvulinas. Todo ello se almacena en contenedores especiales para su tratamiento por empresas certificadas. Lo mismo ocurre con los neumáticos. Sólo los nuevos son vendidos. GOÑI



3. ALMACENAMIENTO Las piezas se almacenan en bandejas según el tipo (focos, parachoques, retrovisores...) y el modelo de vehículo. El sistema de almacenamiento, como en la imagen, puede estar informatizado y automatizado. Este sistema permite un fácil control de las piezas disponibles así como su registro en una página web de Internet. Los usuarios pueden optar por comprar a través de la red o en el mismo taller de desguace. GOÑI

Navarra, que siguen similares procedimientos.

## 25.000 piezas en Puente

Cuando un vehículo llega a uno de estos centros, el primer paso es la descontaminación del automóvil, según explica José Luis San Martín Sánchez, responsable de Desguaces Mutilva, donde llegaron 2.100 automóviles usados en el último año. «Una vez recibido, se procede a la extracción de los líquidos de frenos y de refrigeración, aceites, combustibles, baterías, valvulinas y neumáticos». Estos elementos, salvo los neumáticos en buen estado, son entregados a agencias autorizadas para su tratamiento y recuperación.

Una vez descontaminado el vehículo, se realiza la inspección de las piezas reutilizables. Se desmontan, se lavan, y almacenan para ser vendidas. Éste es el motor del negocio del desguace y se sustenta en los vehículos procedentes de siniestros, que todavía pueden ofrecer piezas en buen estado, a veces seminuevas,

Si en algo se comprueba la modernización de los desguaces es, por ejemplo en el sistema de ventas. En automóviles Valdizarbe, radicado en Puente la Reina, ofrecen todas las piezas disponibles, más de 25.000, a través de una página de internet. «Sin necesidad de venirse hasta el taller, cualquier conductor puede comprobar si tenemos el faro que necesita para su modelo y a qué precio, normalmente una cuarta o quinta parte más barato que el de fábrica», subraya Efrén Goñi Ros desde un desguace, el de Valdizarbe, que trató alrededor de 1.500 coches el pasado año.

Otros de los centros de tratamiento de vehículos son el de Tafalla, que recibió 1.414 vehículos el pasado año, y el de Zulueta, que acoge unos 50 coches al mes. Igualmente están registrados otros pequeños centros de gestión de vehículos en las localidades de Beriáin, Lesaka y Lakuntza



2. EXTRACCIÓN DE PIEZAS ÚTILES. Una vez descontaminado, todas las piezas de los automóviles que puedan servir como recambios son extraídas por los mecánicos antes de que los coches sean prensados. Las piezas deben ser revisadas y limpiadas con agua mediante un circuito cerrado para que la contaminación sea cero. GOÑI



4. PRENSADO. La parte del vehículo descontaminado que no ha sido aprovechada va a parar a la nave de prensa. Allí, una grúa compacta la chatarra hasta convertirla en un pequeño paquete. Los desguaces envían el material compactado a una empresa fragmentadora, donde se separan los componentes férricos. Estos componentes acaban en una fundición, donde comienza el ciclo de un nuevo automóvil. GOÑI



## **El Ayuntamiento retira una media de 57 automóviles al mes de las calles complutenses.**

**El departamento de Vehículos Abandonados ha enviado al desguace un total de 963 automóviles y motocicletas en 2007.**

**Alcalá de Henares, 16/01/2008**

El Ayuntamiento de Alcalá de Henares ha presentado los datos de la campaña "Tu barrio no es un desguace", para evitar la presencia de vehículos abandonados en la vía pública y la saturación en el depósito del Parque Municipal de Servicios. Según ha destacado el concejal de Seguridad Ciudadana, Javier Fernández, "durante el 2007 la Policía Local retiró un total de 681 vehículos de las calles complutenses, una media de 57 coches al mes, y la mayoría de ellos sin tener la documentación en regla". Habitualmente se trata de coches viejos y fuera de servicio cuyos dueños dejan en manos de la Policía Local la tramitación de la baja en la Jefatura Provincial del Tráfico, evitando así que sean abandonados en las calles complutenses. Igualmente, se han trasladado desde el depósito municipal al desguace 282 automóviles y motocicletas entre los meses de enero y diciembre del pasado año.



El vehículo abandonado es un fenómeno con unas repercusiones sociales e incluso económicas importantes, y que afecta a la convivencia normal desenvolvimiento de la ciudad en distintos ámbitos, como la seguridad o el tráfico. Fernández ha explicado que "para evitar su abandono o deterioro en la vía pública, el Consistorio complutense pone a disposición de sus vecinos un servicio municipal para todos aquellos que no saben qué hacer con su viejo coche, en el que la Policía Local se encarga de retirarlo con la grúa municipal y realizar todos los trámites administrativos para darlo de baja definitivamente".

Cualquier vecino complutense que sea propietario de un turismo, furgoneta, etc., que esté fuera de uso, podrá delegar en la Policía Local la realización de los trámites para dar de baja en la Jefatura de Tráfico dicho vehículo.

Para ello, el propietario deberá acudir al Cuartel de la Policía Local de Alcalá de Henares para renunciar por escrito a la propiedad del vehículo y llevar la documentación del mismo. Este impreso también se puede descargar desde la página web del Ayuntamiento ([www.ayto-alcaladehenares.es](http://www.ayto-alcaladehenares.es)). A partir de ese momento, son los agentes los que, sin cargo económico alguno para el vecino, formalizan la documentación necesaria para que el automóvil cause baja en los archivos de la Jefatura Provincial de Tráfico.

Un vehículo pasa a ser considerado "residuo sólido" cuando lleva un mes estacionado en el mismo lugar de la vía pública. Javier Fernández ha explicado que "hemos cambiado el método de adherir una pegatina al vehículo denunciado para notificar que será retirado en quince días, ya que los propietarios lo movían de calle y ya no se cumplía la ley".

La Policía Local realiza una primera acta de localización de los vehículos que puedan presentar síntomas de haber permanecido estáticos durante un periodo de tiempo y que indiquen estado de abandono, como suciedad acumulada, daños en chapa y pintura, óxido, o carencia de documentación. Pasado un mes los agentes realizan una segunda acta de permanencia para comprobar si el vehículo se encuentra en el mismo lugar. A continuación se inicia un expediente sancionador de Medio Ambiente por abandono de "residuos sólidos en la vía pública" y se remite al propietario una carta

certificada dándole cuenta de la situación y que la sanción oscila entre los 1.500 euros y los 3.000 euros. El propietario tiene la opción de renunciar a él, y es entonces cuando la Grúa Municipal se encarga de llevarlo al desguace y darlo de baja.

## **18 de Enero de 2008: El Correo Gallego**

### **Una empresa de Galicia recicla y descontamina 20.000 coches viejos al año**

**VFUs Armonía lleva tres años tratando residuos peligrosos de los vehículos fuera de uso. Celebra hoy su presentación**



Desde 2004, esta planta As Somozas se dedica a la gestión de vehículos fuera de uso

El municipio de As Somozas, ubicado en lo alto de las montañas de Ferrolterra, vuelve a apuntarse un tanto medioambiental. A sus plantas dedicadas al reciclaje se suma una empresa pionera: la primera de Galicia en recuperar coches fuera de uso. VFUs Armonía Galicia trabaja desde 2004 en la adecuada gestión ecológica de estos vehículos como centro autorizado de tratamiento.

¿Cuántos coches viejos y moribundos pueden pasar por estas instalaciones, que se presentan este mediodía? Hasta 20.000 antiguos bólidos reciben al año su tratamiento en el tren de desguace, aplicando la última normativa en gestión de automóviles al final de su vida útil. Según los promotores, VFUs Armonía se marca dos objetivos: tratar los residuos peligrosos y aprovechar el resto de las piezas.

En sus instalaciones de 16.500 metros cuadrados, se dispone de tecnología puntera para los procesos de descontaminación y desmantelamiento de coches. Además, se trabaja actualmente en la implantación de un sistema integrado de gestión de la calidad y ambiental. Adentrémonos en sus naves, en una superficie hormigonada con canalizaciones de recogida de aguas y separadora de grasas. La empresa ha querido abandonar "la imagen del clásico desguace al borde de la carretera". Y su famoso tren de desmantelamiento permite "separar de forma eficaz todas las piezas usadas y materiales requeridos por los clientes".

Para evitar el deterioro y vertido de contaminantes, la gestión de almacén se realiza en un sistema automatizado en espacio cubierto. Y cuenta con un inventario informatizado para la localización inmediata de los vehículos. Todo aquel que desee dar de baja su coche más deteriorado puede realizar los trámites por vía Internet. En la página [www.vfus.net](http://www.vfus.net), tendrá que aportar los siguientes datos: DNI, permiso de circulación, tarjeta de inspección técnica y solicitud de baja definitiva firmada.

La propia empresa, presidida por Amador de Castro, dispone de su propio sistema de recogida adecuado. Y tramita de forma instantánea los certificados de destrucción para los usuarios registrados en su página web. Una vez que el viejo cochecito llegue a la planta de As Somozas, se extraerán los residuos peligrosos líquidos (anticongelante, carburantes, aceites o líquido de frenos) y sólidos (filtros o baterías). En el desguace, todas las piezas usadas se etiquetan y revisan. En este método de

reciclaje tienen cabida todos los materiales del coche: acero, aluminio, plásticos, cableado de cobre y vidrio. En total, se garantiza la recuperación de un mínimo del 85% de los componentes.

Incluso usted se puede dirigir a la empresa como en un restaurante: cuenta con un desguace a la carta en el que elegirá motor completo, faros y pilotos, transmisiones, motor de arranque...

## **22 de Enero de 2008: Revista El Cañizo**

### **Retirada de vehículos abandonados de forma gratuita**

El Ayuntamiento de Güímar ha llevado a cabo una iniciativa de recogida de vehículos abandonados en el municipio, que ayudará a los vecinos a realizar la tramitación de baja sin coste alguno.



La ley exige que, todo aquel conductor que quiera dar de baja su vehículo, debe llevarlo a un centro CAT (Centro autorizado para el Tratamiento de Residuos Sólidos), pagar una grúa que lo traslade y acudir a tráfico a darlo de baja.

Gracias a la iniciativa del Ayuntamiento, los vecinos de Güímar pueden realizar estos trámites de manera gratuita y sin moverse del municipio. Tan sólo tienen que rellenar el impreso correspondiente en la Policía Local, presentando su D.N.I., la ficha técnica del coche y el permiso de circulación. La Policía Local junto a "Desguaces Tenerife", se encargan de retirar el vehículo y darlo de baja en Tráfico.

El Alcalde de Güímar, Rafael Yanes, se muestra satisfecho con la acogida por parte de los vecinos de esta iniciativa, ya que asegura, "facilitar a los usuarios la retirada de sus viejos coches, supone mantener el municipio limpio y con buen aspecto, uno de nuestros principales objetivos."

Durante el año 2007, la Policía Local llegó a retirar 285 vehículos de la vía pública, lo que supuso casi un coche al día

## **28 de Enero de 2008: Construible.es**

### **TEM TECMA 08 acogerá el Primer Salón de la Recuperación y el Reciclado, SRR.**

La Feria Internacional del Urbanismo y del Medio Ambiente, TEM TECMA 08, acogerá en su decimocuarta edición, los días 10 al 13 de junio de 2008, en la Feria de Madrid, una nueva iniciativa: el primer Salón de la Recuperación y el Reciclado, SRR. Detrás de dicha iniciativa están dos importantes agrupaciones empresariales en este ámbito, FER, la Federación Española de la Recuperación, y AEDRA, la Asociación Española del Desguace y Reciclaje del Automóvil.

Con la celebración de este primer Salón de la Recuperación y el Reciclado, SRR, en el marco de TEM TECMA , se dota de un espacio comercial propio a un sector de actividad, que debe afrontar las cada vez mayores exigencias en materia medioambiental. La industria llamada a presentar su oferta en esta convocatoria está formada por empresas de maquinaria y servicios tecnológicos para la actividad de la descontaminación, recuperación, fragmentación, reciclado y valorización de residuos; así como las de logística, entidades certificadoras y verificadoras ambientales, consultoras medioambientales, y otras actividades complementarias al negocio.

La gama de residuos objeto de SRR, Salón de la Recuperación y el Reciclado, es variada y completa, y abarca los vehículos fuera de uso, los metales férricos y no férricos, el plástico, textil, vidrio y madera, pilas y baterías, envases, neumáticos, residuos de equipos eléctricos y electrónicos, residuos de construcción y demolición,

residuos orgánicos y peligrosos, papel y cartón y otros.

El colectivo de visitantes al que se dirige esta oferta está integrado por profesionales de empresas de recuperación y reciclado, de la fabricación industrial y de los responsables de las Administraciones Públicas que tienen responsabilidades con relación en este tipo de procesos, es decir, en la gestión ambiental, la recuperación y valorización de residuos, la gestión de residuos en la industria... También se contempla aquí al personal de centros de reciclaje y de tratamiento de residuos, de ingenierías y consultorías, y gestores autorizados de residuos.

De carácter, por tanto, estrictamente profesional y de periodicidad –al igual que TEM TECMA- bienal, el Salón de Recuperación y Reciclado, SRR, será también el escenario del sexto Congreso Nacional de Recuperación y el Reciclado. Un encuentro de gran nivel y muy esperado por el sector de la Recuperación, que se desarrollará los días 12 y 13 de junio de 2008. Prueba del nivel de este Congreso es que, en su anterior edición, convocada en Sevilla el pasado mes de junio, los organizadores lograron reunir a más de dos centenares de asistentes, en representación de más del 80 por ciento de este segmento económico por lo que se ha convertido en punto de encuentro de los recuperadores españoles.

La Federación Española de la Recuperación, FER –operativa desde 1982- es la impulsora de este Congreso, iniciativa que se suma a una intensa actividad gremial, como su participación en las Mesas de Trabajo creadas por el Ministerio de Medio Ambiente en temas tan diversos como Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos, Vehículos Fuera de Uso y otras cuestiones relacionadas con la cada vez más amplia legislación medioambiental, ; el asesoramiento en la detección de radioactividad en la chatarra; la negociación del Convenio colectivo del Sector o la creación de la Asociación Española para el Tratamiento de los Vehículos Fuera de Uso, SIGRAUTO, entre otras acciones.

Por su parte, la otra gran agrupación empresarial, AEDRA, Asociación Española del Desguace y Reciclaje del Automóvil, constituida en 1995, prácticamente desde el principio ha participado en importantes decisiones de especial interés para sus 600 desguaces asociados en toda España, como el Acuerdo Marco para el Reciclado de los Vehículos al final de su Vida Útil (firmado en 1996) o la creación de SIGRAUTO, junto a otras destacadas asociaciones.

TEM TECMA 08, escenario del I Salón de la Recuperación y el Reciclado, SRR, es la feria española líder en España en materia de urbanismo y medio ambiente, como quedó acreditado en su última edición de 2006. Efectivamente, entonces el certamen logró un récord de participación, reuniendo la oferta de 333 expositores directos, procedentes de 17 países, en una superficie neta de 20.458 metros cuadrados. Asimismo, un total de 7.605 profesionales, venidos de 36 países, tuvieron ocasión de conocer dicha oferta y de contactar con las empresas expositoras.