



SIGRAUTO

Dossier de Prensa

(Del 28 de Mayo de 2007 al 25 de Junio de 2007)

NOTICIAS

25 de Mayo de 2007

- Expansión: ¿Qué Hacemos con el coche del abuelo?

04 de Junio de 2007

- Panorama Actual: Detienen a tres personas en Alicante por falsificación documental de vehículos

07 de Junio de 2007

- El Periódico.com: Un proyecto convierte neumáticos usados en quitamiedos seguros.

MEDIO AMBIENTE

El mercado nacional se sitúa a la cabeza de la Unión Europea en la recuperación de los automóviles en desuso, con una tasa de reciclaje que alcanza el 90%.

¿Qué hacemos con el coche del abuelo?

Escribe L.Junco

Los recicladores españoles de vehículos fuera de uso se han subido al podio de la recuperación de coches de la Unión Europea. España ya recupera el 90% de los automóviles fuera del mercado, con lo que se convierte en el único país en superar el mínimo del 85% impuesto por la normativa europea para 2007, por delante de Alemania, que recicla el 83%, y de Italia, donde la recuperación alcanza el 80%, según el estudio realizado por la Asociación Española de Tratamiento Medioambiental de Vehículos Fuera de Uso (Sigrauto) y la Federación Española de Recuperación (FER). Para 2015, la tasa de recuperación deberá ser del 95%.

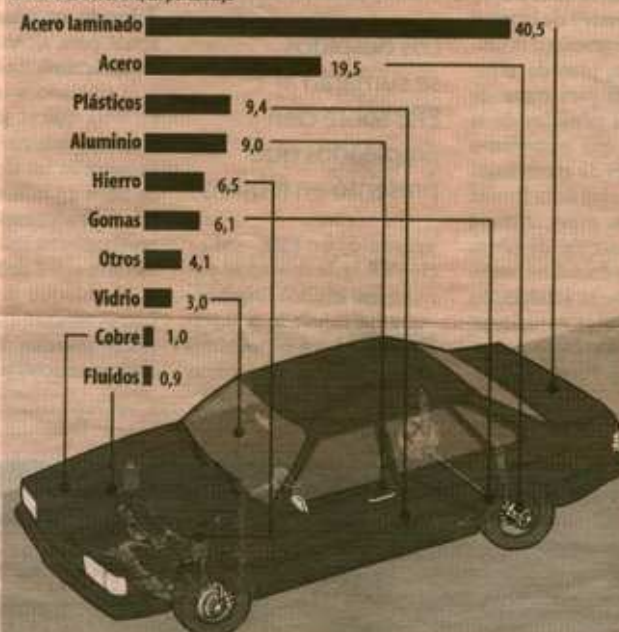
Además de ser un modelo para el resto de países europeos, España también se ha convertido en un referente para los fabricantes. BMW, Fiat, General Motors e, incluso, marcas asiáticas como Toyota o Kia han querido conocer de primera mano cómo se está llevando a cabo el proceso de recuperación y qué inversiones se están realizando en la innovación y desarrollo de la maquinaria existente. "Gracias al empleo de las nuevas tecnologías en los diferentes procesos de separación, se consiguen 1,5 millones de toneladas de metal procedentes de los vehículos, lo que representa el 10% de la producción total del país", explica Ion Olaeta, presidente de la FER.

En la Península Ibérica, se desguazan más de 1.400.000 vehículos al año, en parte, porque la mitad del parque de vehículos está formado por coches de más de 10 años de antigüedad. Estos automóviles atraviesan numerosos procesos hasta llegar a las plantas de reciclaje, que tratan "incluso, vehículos procedentes del sur de Francia", según Olaeta.

En este sector, actúan varios agentes que colaboran en la selección de los materiales, como Sigrauto, que representa a los fabricantes de vehículos que operan España. Además, sus soluciones a los des-

Un automóvil en el desguace

Materiales del coche, en porcentaje



FUENTE: Sigrauto

EXPANSIÓN

guazadores y los fragmentadores; y Signus, que se encarga del tratamiento de los neumáticos fuera de uso.

El proceso se inicia en un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT), lo que, tradicionalmente, era conocido como los desguaces. En estas instalaciones, que han tenido que adecuar su maquinaria a la nueva normativa, se da de baja el vehículo, se retiran los componentes sus-

ceptibles para su venta y se produce la descontaminación, mediante el tratamiento de líquidos, gas y aceites. Aunque en la descontaminación se pierde, aproximadamente, entre el 10% de las piezas aprovechables, se recuperan casi un millón de toneladas de chatarras metálicas y férricas, textiles y caucho. Esta situación ha permitido a España situarse también a la cabeza de Europa en la producción de recam-

bios usados. Para aprovechar este nicho de mercado, la Comunidad Valenciana ha autorizado la creación de 74 nuevos centros de producción de este tipo de piezas procedentes de desguaces.

Desde los CAT, los vehículos se envían a las plantas de fragmentación, que tratan el 80% del peso del vehículo, "aunque depende del coche y de las condiciones en las que lleguen las piezas", afirma Olaeta. Actualmente, en España "hay veinte plantas, fragmentadoras, pero está previsto que aumente el número de instalaciones". En estas plantas se realiza el proceso de separación de los materiales férricos. La chatarra de hierro de alta calidad, que representa el 65% del coche, es muy demandada por la industria siderúrgica, aunque el material que

El 10% de la producción total de metal en España procede de los automóviles tratados

más ha aumentado en proporción es el aluminio, cuya tasa de recuperación se sitúa en el 95%. Actualmente, dos tercios del aluminio utilizado en la fabricación de vehículos procede del reciclaje de este metal.

Proyectos

Según el presidente de la asociación, ahora existe un nuevo proyecto para la reutilización de las fracciones metálicas mezcladas que se utilizarían en la fabricación de paneles y "que podrían ser empleados como sustitutos de la madera en los encofrados de construcción o para el mobiliario urbano".

Sigrauto, Fer y la patronal de las cementeras, Oficemen, también trabajan en el fomento de la valorización energética de los residuos producidos tras la fragmentación, que, previsiblemente, podrían ser empleados como combustible en las plantas de cemento.

Concesionarios verdes

La Federación de Asociaciones de Concesionarios de Automoción (Faconauto) y Endesa han firmado un acuerdo en virtud del cual, los concesionarios españoles invertirán hasta 20 millones de euros en la instalación de placas solares y de paneles fotovoltaicos en sus establecimientos. Esta iniciativa permitirá ahorrar 17.092 toneladas de dióxido de carbono al año. Los paneles ocuparán una superficie de 500.000 metros cuadrados y contribuirán a la generación de 50.508.000 kilovatios de energía limpia al año. En total, se prevé que cerca de un millar de concesionarios de todo el territorio nacional se sumen a esta iniciativa, comprendida en el programa del Plan Estratégico de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de Endesa.

04 de Junio de 2007: Panorama Actual

Detienen a tres personas en Alicante por falsificación documental de vehículos

Efectivos de la Guardia Civil han detenido en Alicante tres personas, responsables de un establecimiento dedicado al desguace de vehículos, que presuntamente se dedicaban a la falsificación documental, según informaron este lunes fuentes de la Comandancia de Alicante.

La Guardia Civil realizó una inspección en el desguace y comprobó que ejercía la actividad sin autorización. Los agentes inmovilizaron 46 vehículos, algunos de los cuales estaban en baja definitiva otros en baja temporal y otros de alta, además de dos sustraídos.

De las gestiones realizadas y manifestaciones de los titulares de los vehículos, además de la constancia en los archivos consultados de la Jefatura Provincial de Tráfico y concesionarios de vehículos, los agentes averiguaron la supuesta utilización de certificados de destrucción de vehículos falsos, así como otros documentos oficiales y privados para utilizarlos en los trámites administrativos de dichos vehículos.

Por estos motivos, fueron detenidos tres hombres, los dos primeros de nacionalidad italiana y un tercero español, identificados como R.C. de 44 años, L.E., de 55 años, y J.S.P, de 61 años. Así mismo, el pasado viernes, 1 de junio, se procedió a la imputación de un joven, identificado como A.B.V. de 25 años, y nacionalidad española, como gestor administrativo por posible implicación en las falsedades documentales, según indicaron las mismas fuentes.

07 de Junio de 2007: El Periódico.com

Un proyecto convierte neumáticos usados en quitamiedos seguros

20 millones de ruedas desechadas al año darían protección a los motoristas

Los motoristas, aunque resulte paradójico, pueden encontrar una excelente solución en el Salón Internacional del Automóvil. Un centro de investigación presenta un proyecto que convierte los neumáticos viejos en guardarraíles de carreteras. Los llamados popularmente quitamiedos son los grandes enemigos de los conductores de dos ruedas, porque cuando se produce un golpe la barrera de seguridad actúa como un auténtico cuchillo para los motoristas, que ya han protagonizado infinidad de protestas públicas.

El centro de investigación Idima, con el apoyo de Sigrauto (asociación española que engloba a todos los productores de vehículos para su tratamiento una vez fuera de uso), muestra en el salón estos nuevos quitamiedos hechos con caucho armado. Basta golpear una de estas barreras y otra de las metálicas y cortantes que existen en las carreteras, para advertir que la primera "es flexible, tiene gran capacidad de amortiguar impactos y ruidos, es antideslizante, no corta en absoluto, es muy duradera y de bajo coste de producción", explica Joaquín Bencomo, del Idima de Navarra.

En laboratorio ya se ha demostrado que todas estas propiedades que describe el investigador son ciertas. "Después del verano van a hacerse las pruebas en circuito y a partir de ahí podría empezar a comercializarse", añade el investigador. El caucho armado es una mezcla de caucho troceado, material adhesivo, un polímero que le

compacta y, opcionalmente, uno o varios colorantes o pigmentos para darle coloración externa al elemento.

Hay estudios que demuestran que con los quitamiedos metálicos actuales, una velocidad de 30 kilómetros por hora es suficiente para arrancar de cuajo a un motorista un miembro o seccionar la columna vertebral; además, los mismos estudios atribuyen a estas barreras el 20% de todas las muertes de motoristas que se producen en España.

NO PUEDEN IR AL VERTEDERO

Si se utilizase caucho armado esas cifras bajarían. Pero, además, los fabricantes de vehículos resolverían uno de los mayores problemas que tienen: el destino de los neumáticos usados. En España se desechan unos 20 millones de ruedas al año por reposición y otros 4 millones por los vehículos que llegan al final de su vida útil. Esto en conjunto suponen unas 300.000 toneladas de residuos anuales que no tienen aún un destino claro.

Los neumáticos enteros no pueden llevarse a vertederos desde el 2003 y los troceados desde el 2006. El uso del caucho reciclado está aún poco extendido, pero se realizan pruebas para utilizarlo en asfaltado de carreteras, para pavimentos o recubrimientos flexibles en lugares donde se requiera cierta flexibilidad (pistas deportivas o parques) y como combustible en cementeras. Pero quemar el caucho no parece una buena solución, porque produce emisiones de partículas nocivas.