



# Dossier de Prensa

(Del 14 de Mayo de 2014 al 25 de Junio de 2014)



SIGRAUTO

## **NOTICIAS**

### **20 de Mayo de 2014**

- [Hightmotor.com](#): El Plan PIVE 5 se agotará en junio.
- [Expansión.com](#): El PIVE genera una demanda adicional que llena las arcas públicas con 500 millones.

### **28 de Mayo de 2014**

- [Acelera.com](#): Manuel Kindelan: “El tratamiento medioambiental del vehículo es un problema gravísimo en Europa”.

### **31 de Mayo de 2014**

- [Europa Press](#): Los planes PIVE permiten achatarrar 6.299 vehículos en Cantabria.

### **5 de Junio de 2014**

- [Europa Press.es](#): El Gobierno aprobará mañana el nuevo Plan PIVE.

### **9 de Junio de 2014**

- [Huelvaya.es](#): Los desguaces onubenses y su buen hacer ante la crisis financiera.

### **10 de Junio de 2014**

- [Todotransporte.com](#): El Gobierno dará 2.000 euros por cada camión enviado al desguace.

### **12 de Junio de 2014**

- [El digital de Albacete.com](#): Policía Nacional finaliza tareas de inspección relacionadas con el Plan PIVE en concesionarios y desguaces de Albacete.

### **20 de Junio de 2014**

- [Residuos Profesional.com](#): Conclusiones y resumen de las jornadas y eventos enmarcados en el 4º Salón de la Recuperación y el Reciclado.

## **El Plan PIVE 5 se agotará en junio**

El Plan PIVE 5, plan de incentivos a la compra de vehículos a cambio de achatar un viejo, está llegando a su final, previsto para mediados de junio (o incluso antes). Actualmente se han consumido el 70% de los fondos dotados para el PIVE 5.

El PIVE 5 fue presupuestado por 175 millones de euros y en total se han contabilizado 110.000 operaciones de compra de las 175.000 previstas. Así que si estas pensando en comprar un coche nuevo, es buen momento antes de que se agote el Plan PIVE.

Gracias al PIVE 5 el comprador de un coche nuevo tiene una ayuda de 2.000 euros (1000 euros del Estado y 1000 de la marca) para coches con un precio hasta 25.000 euros antes de IVA, aunque se aumenta hasta los 30.000 euros para personas con algún tipo de discapacidad. Para ello teníamos que llevar al desguace un coche viejo de 10 o más años (siete o más en el caso de vehículos comerciales).

En el caso de familias numerosas la ayuda aumenta hasta los 3.000 euros (1.500 euros del Estado y otros 1.500 de la marca) siempre que compren un coche de más de cinco plazas o adaptado.

De momento no sabemos si habrá un PIVE 6, pero si que no cabe duda, de la importancia de los diferentes planes de incentivos a la compra de vehículos porque las ventas han aumentado y ha sido todo un balón de oxígeno a la industria.

## **El Pive genera una demanda adicional que llena las arcas públicas con 500 millones**

**Los planes Pive de ayudas a la compra de coches nuevos que se iniciaron en octubre de 2012 han generado una demanda adicional de más de 140.000 coches con un incremento de la recaudación fiscal de 500 millones de euros.**

Los planes Pive no sólo han conseguido estabilizar las ventas de coches nuevos sino que han generado una demanda adicional de 140.334 operaciones, lo que va a suponer unos ingresos extras vía impuestos para el Estado de 502,3 millones de euros ya que las tasas medias pagadas por cada vehículo nuevo fueron de 3.580 euros, según los datos de Faconauto, la patronal de los concesionarios que celebra hoy y mañana su congreso anual en el marco del Salón del Automóvil de Madrid que abre hoy sus puertas.

Los datos incluirían las cinco ediciones del Pive, desglosándose la demanda adicional en 10.738 unidades en 2012, 77.572 en 2013 y la previsión de 52.023 operaciones hasta agosto de 2014.

Este era el plazo que, inicialmente, las patronales del sector estimaban que iban a durar los 175 millones de euros con los que estaba dotado el Pive 5. Sin embargo, desde Faconauto y Anfac, la patronal de los fabricantes, se espera que «este mismo mes de mayo se agote el presupuesto». De hecho hasta el 12 de mayo se había ejecutado el 70% del presupuesto con un total de 123.221 operaciones válidas.

Las asociaciones del sector insisten en las bondades del Pive por lo que piden al Gobierno "celeridad" a la hora de renovar el Pive con un presupuesto que "cubra todo el año". Tanto Faconauto, Ganvam, Aniacam como Anfac, las cuatro patronales del sector dan por sentado una ampliación del Pive. "Supondría un retroceso serio no contar con el Pive en los meses de junio y julio que son dos de los de más actividad del año", explican desde Anfac.

Desde el Ministerio de Industria se ha mostrado buena disposición para continuar con los programas de ayudas, por lo que todos dan por sentado que habrá una prórroga. Además de la recaudación fiscal, los Pive han conseguido eliminar de la circulación 343.000 vehículos entre 2012 y 2013 que han sido sustituidos por unos más seguros y eficientes. Faconauto espera que en 2014 (siempre que haya Pive hasta final de año) se achatarren unos 300.000 vehículos. Durante la edición del Pive 5, la media de edad de los vehículos retirados ha sido de 16,68 años.

El 96% de los vehículos acogidos al plan fueron turismos y las comunidades autónomas donde más solicitudes se han validado han sido Andalucía, Madrid y Cataluña. Del total de operaciones en 2014, sólo 538 han sido para familias numerosas.

**28 de Mayo de 2014: Acelera.com**

## **Manuel Kindelan: "El tratamiento medioambiental del vehículo es un problema gravísimo en Europa"**

**Acelera.com ha entrevistado a Manuel Kindelan, director general de SIGRAUTO, la Asociación Española para el tratamiento medioambiental de los vehículos fuera de uso, que nos ha advertido de la obligación de los ciudadanos de dar de baja personalmente a sus vehículos.**

Si alguna vez te has preguntado cómo dar de baja a tu vehículo o cómo se gestionan los centros de tratamiento de los mismos, esta entrevista será útil. Manuel Kindelan\*, director general de SIGRAUTO, nos habla de la obligación que tienen los ciudadanos por Real Decreto para dar de baja a sus automóviles. Kindelan también ha valorado la edición que recientemente ha



concluido del Salón del Automóvil de Madrid: "Esta edición de 2014 ha sido bastante mejor que la de 2012".

### **Pregunta: ¿Qué es lo que implica para un centro autorizado de tratamiento pertenecer a SIGRAUTO?**

Respuesta: Los fabricantes e importadores y las marcas tienen que contar con una red de centros donde facilitar a los ciudadanos que entreguen sus vehículos como así obliga la normativa.

Igual que tienen red de concesionarios, los que pertenecen a SIGRAUTO reciben servicios, como nuestra información y divulgación que hace que para ellos sea atractivo ser parte de la red.

**P: ¿Cuál es la diferencia entre los desguaces que están en la red de centros concertados y los que no?**

R: El estar en la red lo que viene a señalar es que es un centro integrado en las asociaciones del sector que cuenta con un mayor asesoramiento por parte de SIGRAUTO. En esta asociación suelen encontrarse los centros más grandes o los que mayor número de vehículos tratan. Aunque suponen el 50% del total de centros autorizados de tratamiento (CATs) están tratando aproximadamente el 90% de los vehículos.



Todos los centros que tengan la condición de autorizado, que lo otorga la Consejería de Medio Ambiente de cada comunidad autónoma, están capacitados para recibir vehículos y darles el correcto tratamiento.

**P: Muchas personas se preguntarán, ¿qué tengo que hacer para dar de baja mi vehículo? Y ustedes son el punto de partida precisamente para hacer eso...**

R: Lo primero que debemos transmitir al ciudadano es que su obligación es entregarlo en un CAT -como así establece el Real Decreto 1383/2002-. En otros países es un tema más voluntarioso y en España la realidad es que si no damos de baja el vehículo seguimos siendo responsable de él y por tanto se sigue teniendo que abonar el impuesto de circulación, por eso la gente quiere darlo de baja.

Para ello, sólo se puede acudir a un CAT ([consulta aquí cuál es el tuyo más cercano](#)) y no a la Jefatura Provincial de Tráfico. Nadie más puede tramitar la baja del vehículo.

Una vez que el ciudadano entrega el vehículo, el CAT se conecta de manera *online* con el registro de la Jefatura de Tráfico y lo dan de baja inmediatamente si no hay problema. Al usuario le entregan un papel en ese momento y, por tanto, ya no tienen más responsabilidad sobre el vehículo, por lo que ya tienes que pagar el impuesto de circulación.

**P: ¿Qué pasa si llevo mi coche para desguazarlo en un CAT que no pertenece a SIGRAUTO? Creo que no me equivoco al afirmar que uno de los problemas que se encuentran es la ilegalidad del sector, ¿cómo lo combaten?**

R: Sí, con la crisis, como en otros muchos sectores como por ejemplo los talleres aparece gente que trata de saltarse la normativa y sin cumplir ningún requisito y sin tener autorización trabajan realizando determinadas labores, precisamente las que son económicamente rentables del tratamiento de vehículos.

Recuperar piezas y vender a chatarra sin dar un tratamiento medioambiental al vehículo. Es cierto que ha crecido algo pero en Europa es un problema gravísimo. No está bien regulada la baja de los vehículos a un CAT.

Un 25% de los vehículos no van a centros en Europa, mientras que en España es mucho menor, no llega ni al 5% pero ha crecido dentro de esta situación.





Son gente que en cualquier sitio y, normalmente engañando al ciudadano, se hacen con vehículos sin darlos de baja definitiva haciendo algún tipo de trampa y realizan la labor del desguace por el CAT sin ningún tipo de licencia.

En algún caso puede darse la trampa también desde el centro pero trabajamos en poner en conocimiento estas situaciones y de vez en cuando vemos operaciones en las que se están desmantelando este tipo de operaciones.

**P: ¿Hemos visto multitud de marcas que de manera oficial participan en SIGRAUTO, para qué es necesario esto?**

R: Necesitan estar ligadas por el Real Decreto 1383/2002 que les hace responsables o corresponsables con lo que pasa con sus vehículos al final de su vida útil. Les obliga a realizar o cubrir determinadas responsabilidades. Una de ellas es contar con una red para que los ciudadanos puedan dar de baja sus vehículos, que la entrega sea gratuita para ellos, que se cumplan una serie de objetivos de recuperación y reciclaje, aparte de las obligaciones de la fase de los vehículos en cuanto a la eliminación de sustancias en la fabricación.

Estar en el seno de SIGRAUTO es la herramienta que les ayuda a cumplir con una parte importante de estas responsabilidades.

**P: El próximo 11 de junio afrontan el VI Encuentro Nacional sobre Gestión y Reciclado de Vehículos Fuera de uso en la 4ª Feria Internacional de la recuperación y el reciclado, ¿qué se va a debatir en el mismo?**

R: La hacemos cada dos años y suele agrupar a un número muy importante de CAT, de fragmentadores, fabricantes e importadores de vehículos. Acuden entre 300 y 500 asistentes y este año vamos a analizar los temas que parecen más importantes.

Los niveles de recuperación, objetivos que marca la normativa. Hablaremos de dónde esta España y el resto de Europa y cuál es nuestra experiencia en la medición de estos niveles.

La próxima modificación o adaptación de la normativa que ha regulado esto desde 2002 a lo que estipula la nueva Ley de Residuos del 2011. Con esta nueva ley tienen que adaptar su contenido a ella y vamos a hablar de cómo se puede



modificar el Real Decreto con este procesos de adaptación.

Actividades de SIGRAUTO y presentación de la nueva web con la que cambiamos el enfoque y queremos dirigirnos más al ciudadano que quiere desprenderse de su vehículo.

Y el tema de las actividades ilegales, cómo se pueden perseguir, qué acciones se pueden tomar desde el punto normativo y legal y desde el punto de vista de las denuncias y la persecución con los cuerpos de seguridad.

**P: ¿Qué valoración hace del Salón del Automóvil de Madrid donde estuvieron presentes?**

R: Venimos asistiendo y contando cómo se reciclan vehículos desde 2007 en el Salón de Barcelona y vamos alternando desde entonces Madrid y Barcelona

Hemos vivido momentos en el que el Salón de 2008 era internacional, de gran envergadura y hemos vivido las épocas peores como 2012. Creemos que esta edición de 2014 ha sido bastante mejor que la de 2012. El cambio de enfoque a un salón comercial ha funcionado. Había muchas ganas de salón y hubo mucha afluencia de público.



Ha seguido habiendo alguna marca que no se ha decidido en esta edición a venir pero seguro que en futuras ediciones estarán todas porque el salón realmente ha funcionado.

Nuestro mensaje creo que ha llegado a muchas personas. Sin duda seguiremos estando en el salón porque creemos que se va a recuperar y va a volver a ser un salón grande con todas las marcas, aunque con un enfoque más comercial y con grandes atractivos alrededor como actividades.

**P: ¿Plantearon un concurso-desafío para los visitantes que pasaran por el pabellón 5 que consistía en tratar de adivinar un vehículo triturado?**

R: El concurso es nuestro gancho, lo que queremos es transmitir los mensajes de qué tiene que hacer ciudadano con el vehículo y qué le va a pasar cuando se deshaga de él.

Llama mucho la atención porque es un gran reto adivinar qué vehículo se esconde en ese cubo de un metro por un metro, que es muy llamativo y la gente asocia al tema del reciclado. Es increíble como la gente se pica y el gran conocimiento de los vehículos, así como el nivel de acierto.

**\*Manuel Kindelan es director general de SIGRAUTO.**

La Asociación Española para el tratamiento medioambiental de los vehículos fuera de uso ([SIGRAUTO](#)) nace por acuerdo de las asociaciones que representan a los principales sectores involucrados en la cadena de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (ver apartado de SOCIOS). SIGRAUTO es un foro permanente, en el que fabricantes e importadores, desguaces y fragmentadores de automóviles, analizan los problemas que afectan al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, buscando las soluciones más adecuadas y tratando de proporcionar a sus asociados los instrumentos necesarios para que puedan cumplir sus nuevas obligaciones medio ambientales relacionadas con dicho tratamiento

## **Los planes PIVE permiten achatarrar 6.299 vehículos en Cantabria**

### **El 50% de su parque automovilístico tiene más de una década de antigüedad**

Las cinco ediciones del Plan PIVE, que el Gobierno lleva poniendo sucesivamente en marcha desde octubre del año 2012, han permitido achatarrar hasta el momento un total de 6.299 coches con más de diez años de antigüedad en Cantabria, lo que también ha supuesto que la misma cantidad compradores hayan adquirido modelos nuevos más seguros y eficientes, según datos de la Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción (Faconauto).

En la actualidad, el 50% de los coches que circulan por la región tienen más de diez años de antigüedad, según un informe de la consultora MSI para Faconauto.

La cifra de vehículos con más de diez años que han dejado de circular por las carreteras españolas gracias a estos incentivos alcanza los 422.735 (Cantabria representa el 1,49% del total nacional), cumpliendo el principal objetivo de los PIVE, que es ir renovando el parque automovilístico del país, cuya media de edad está a la cabeza de Europa, con 11,3 años de antigüedad.

Por otro lado, los cinco planes PIVE han generado en el mercado nacional una demanda añadida de más de 140.000 unidades (coches que se hubieran dejado de vender si no hubieran existido las ayudas oficiales), lo que además ha permitido una recaudación de impuestos extra a favor de las diferentes administraciones públicas de 500 millones de euros, según estimaciones de Faconauto.

"Los planes PIVE han cumplido los objetivos para los que fueron creados, renovando un parque automovilístico muy viejo y dinamizando el mercado de la automoción", ha señalado el presidente de Faconauto, Jaume Roura, para quien "las familias son las principales beneficiarias de estos incentivos, ya que les ha ayudado a adquirir coches con los últimos adelantos en seguridad y eficiencia energética, lo que repercutirá, sobre todo, en una reducción de la siniestralidad en las carreteras".

El PIVE 5, que arrancó el febrero de este año y que estaba dotado con 175 millones de euros, ha consumido ya el 90% de su presupuesto, por lo que "difícilmente" durará más allá de la primera semana de junio. Faconauto ya ha pedido la puesta en marcha de un PIVE 6, y que ésta se haga sin solución de continuidad para no parar las ventas en los meses con más actividad en los concesionarios, como son los de junio y julio.

## **El Gobierno aprobará mañana el nuevo Plan PIVE**

El Consejo de Ministros de mañana dará luz verde a la nueva prórroga del Plan PIVE, con un presupuesto de entre 30 y 40 millones, tal y como anunció el presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, el pasado martes.

Rajoy ya había puesto de manifiesto su intención de dar continuidad a este programa de ayuda a la compra de coches a cambio de achatarrar uno antiguo, en línea con las demandas del sector del automóvil, que solicitaba el mantenimiento del Plan PIVE durante el conjunto del año.



El presupuesto que baraja el Gobierno para lo que sería la sexta edición de este Plan permitiría apoyar la adquisición de entre 30.000 y 40.000 vehículos, en caso de que se mantengan las condiciones actuales, por las que el Gobierno aporta 1.000 euros por la compra de cada coche que se acoge a esta medida, a los que se suman los 1.000 euros de los puntos de venta.

Esta iniciativa, que forma parte del Plan de Medidas para el Crecimiento, la Competitividad y la Eficiencia, estará acompañada de una cuarta edición del Plan PIMA Aire, así como de un programa de ayudas a la compra de vehículos eléctricos y de otro para la renovación de la flota de vehículos pesados.

Ante el anuncio de la renovación del Plan PIVE, la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) señaló que esta decisión servirá para confirmar la senda de la recuperación de la economía española y de la confianza del consumidor.

Anfac recordó que las anteriores ediciones de este programa permitieron una generación económica de más de 6.000 millones de euros para la economía española, así como una recaudación de más de 2.000 millones de euros.

**9 de Junio de 2014: Huelva.es**

## **Los desguaces onubenses y su buen hacer ante la crisis financiera**

Ante la crisis, ahorro, ante la actual situación financiera, contención en los gastos. Esto es lo que parece recomendarnos el sentido común, toda vez que con la llegada de los tiempos oscuros la economía hogareña se ha visto convulsionada. A nivel nacional hemos visto crecer la prima de riesgo por encima de los 400 puntos, y hemos estado a punto de ser rescatados. De igual modo, las cifras de paro y otros indicadores se han demostrado muy elevados, y todavía se resisten a bajar. Quizás en el entorno



de la macroeconomía se estén produciendo cambios, pero desde luego en nuestros bolsillos todavía no se notan (por ejemplo, el 28,44% de tasa de paro de Huelva, a pesar de ser la segunda más baja de Andalucía tras Jaén, sigue siendo enorme).

Ante estas circunstancias no podemos sino admitir que hemos de articular cosas en nuestra vida diaria para que todo nos sea mucho más viable, toda vez que quien actúa de forma consecuente con su dinero está haciéndolo también con sus recursos. Muchas veces, en plena crisis, no se trata tanto de vivir como de sobrevivir, tal y como nos han dicho algunos avezados comentaristas de la actualidad. De ahí que no sorprenda el absoluto el auge que están teniendo los desguaces en el conjunto nacional y, especialmente, en nuestra provincia.

En efecto, hoy en día encontrar piezas de desguace es el primer paso para poder reparar el coche de forma adecuada. Hemos pasado de cambiar de coche cada dos por tres a ser consecuentes con lo que ya tenemos y aprovecharlo un poco más. De esta manera estamos aprendiendo a valorar nuestros recursos, y eso es algo que nos tiene que resultar positivo. Que el coche se estropee puede suponer un montón de

problemas que nosotros hemos de solventar sí o sí. Por eso es tan fundamental que sepamos cómo actuar ante una avería.

En Huelva la calidad de las piezas de desguace se ha visto refrendada por la entrada en vigor de distintas normativas europeas y nacionales que exigen a las empresas un compromiso claro y evidente: tener a mano controles adecuados a través de los cuales el cliente sea consciente de estar adquiriendo calidad. Por eso no es sorprendente que la gente confíe en los desguaces onubenses, toda vez que se está siguiendo un buen itinerario tendente a demostrar que la revisión de la calidad en las piezas mecánicas no es un capricho sino algo bastante positivo.

Por eso la llegada de una avería, al menos en Huelva, está intentándose enjugar con la utilización de repuestos y recambios usados. Tal situación tal vez nos hubiera sorprendido hace unos años, pero ahora hemos de admitir que es algo tan común y produce unos beneficios tan evidentes que se transforma en la tercera vía, en esa opción por la que nos podemos decantar y que nos producirá más de una satisfacción evidente, sobre todo si el objetivo final es la calidad de los desguaces de la provincia de Huelva.

#### **10 de Junio de 2014: Todotransporte.com**

### **El Ejecutivo moviliza 400 millones para la renovación de la flota de vehículos pesados El Gobierno dará 2.000 euros por cada camión enviado al desguace**

El Gobierno anunció el pasado 6 de junio, tras la celebración del Consejo de Ministros, que cuenta con un montante de cinco millones de euros destinados a promover el achatarramiento de 2.500 vehículos pesados que actualmente circulan por España, unas cifras que supondrían un total de 2.000 euros por cada unidad enviada al desguace.

Si bien no se conocen todavía qué requisitos se exigirán a cada solicitante de la ayuda, si ha trascendido que no será necesario, al contrario de lo que ocurre con las ayudas a otros vehículos, adquirir un camión nuevo para beneficiarse de la ayuda al achatarramiento. En España el parque de camiones alcanza las 4.887.350 unidades y el de autobuses las 59.882.

El Ejecutivo de Mariano Rajoy también anunció el pasado viernes la puesta en marcha del Plan PIMA Transporte, que el presidente ya había adelantado una semana antes en Sitges, Barcelona. Se sabe ya que esta medida, destinada a facilitar la renovación de la flota española de camiones, que ha sufrido un envejecimiento alarmante en los últimos años, estará dotada con 400 millones de euros, la mitad aportada por el Banco Europeo de Inversiones, como detalló el director general de Transporte Terrestre, Joaquín del Moral, en la Asamblea de Astic en Cádiz, y la otra mitad a través de entidades privadas.

Desde Anfac han valorado muy positivamente ambas iniciativas, calificadas de "muy innovadoras", para destacar de forma especial tanto el papel jugado en esta decisión por la ministra de Fomento, Ana Pastor, como la relación existente entre el plan y la creación del Comité de Vehículos Industriales en el seno de esta patronal, presidido por Jaime Revilla, consejero delegado de Iveco España, y en el que están representadas también marcas como DAF, MAN, Mercedes-Benz o Scania.

Junto con estas medidas destinadas al sector del transporte, y que han sido muy

demandadas tanto por fabricantes de vehículos pesados como por los propios transportistas, el Gobierno afronta la cuarta edición del Plan PIMA Aire para vehículos comerciales, dotado con diez millones de euros y un nuevo programa de ayudas a la compra de vehículos eléctricos (que incluye furgonetas), dotado también con diez millones de euros. Ya en el campo de los turismos, el nuevo Plan PIVE 6 contará con 175 millones de euros.

**12 de Junio de 2014: El digital de Albacete.com**

## **Policia Nacional finaliza tareas de inspección relacionadas con el Plan PIVE en concesionarios y desguaces de Albacete**

**Las solicitudes de información a todos los concesionarios han tenido una rápida respuesta que ha facilitado una correcta inspección. El resultado ha sido la comprobación de una correcta cumplimentación en la solicitud de todas las ayudas que se sujetan a los requisitos contemplados en la normativa publicada por el IDAE, organismo que gestiona la concesión de ayudas del PLAN PIVE.**

Labores de prevención e inspección han dado lugar a que este último mes el Cuerpo Nacional de Policía de Albacete desarrolle labores de inspección en concesionarios del municipio de Albacete y desguaces de la capital y provincia. Las tareas policiales se han encaminado a la detección de posibles irregularidades en solicitudes de ayudas estatales del PLAN PIVE 4 y 5.



Las solicitudes de información a todos los concesionarios han tenido una rápida respuesta que ha facilitado una correcta inspección. El resultado ha sido la comprobación de una correcta cumplimentación en la solicitud de todas las ayudas que se sujetan a los requisitos contemplados en la normativa publicada por el IDAE, organismo que gestiona la concesión de ayudas del PLAN PIVE.

Se han detectado puntuales irregularidades que, finalmente, han sido verificadas de modo puntual con responsables de administración de los concesionarios, comprobando que todos los trámites y procesos se han ajustado a la legalidad. Posibles casos de fraude a las arcas públicas no han sido detectados y eso hace del sistema de tramitación y concesión de ayudas un sistema fiable y completo.

Las ayudas del PLAN PIVE deben ser tramitadas por parte de los concesionarios adheridos al sistema informático de tal manera que los clientes y beneficiarios tienen conocimiento a través de los correspondientes carteles informativos que por ley deben situarse en el acceso a concesionarios.

A pesar de la actual crisis económica y caída de ventas en el sector del automóvil, los responsables de las concesiones de la capital albaceteña han sabido adaptarse y respetar las reglas de concesión de ayudas estatales sin vulnerar el sistema de requisitos de tramitación de ayudas.

A pesar de todo, desde el Cuerpo Nacional de Policía se recuerda que se debe continuar con una serie de recomendaciones prácticas a la hora de realizar cualquier solicitud destinada tanto a la tramitación de una ayuda estatal por la compra de vehículos nuevos o transferencias en vehículos usados:

- Nunca se deben cumplimentar solicitudes o modelos de transmisión de titularidades de vehículos en blanco. Ello puede dar lugar a que la propiedad del vehículo termine en manos desconocidas sin que incluso se realice la transferencia de titularidad. Esto provoca que tanto multas como impuestos sigan recibéndose por parte de quien pensaba que el vehículo sería dado de baja o transferido a terceras personas.
- “Lo barato sale caro” dice el dicho. Cualquier cantidad adicional al verdadero precio del vehículo que se ofrezca por parte de algún centro de desguace de vehículos o vendedor para obtener un mayor beneficio al titular del vehículo es fuente de problemas. Estas cantidades pueden resultar insignificantes frente al desembolso final de coste de adquisición del vehículo nuevo.
- Los documentos deben firmarse con su fecha. Cuando al titular se le ofrezca un documento sin fecha de firma por las ventajas que puede acarrear este defecto frente a posibles caducidades, ello también puede servir como futura fuente de problemas.
- Las ayudas obtenidas por la aplicación de un PLAN PIVE deben ser incluidas como ingreso por el beneficiario en la correspondiente declaración de la renta de ese ejercicio. Esto es un ingreso sujeto a declaración y será imputado por los dos pagadores de este beneficio que será por un lado el Estado y por otro, la marca de la concesión que vende el turismo.
- Se deben evitar concesionarios que ofrecen vehículos para gestionar las ayudas PIVE. En caso de que el posible comprador no tenga un vehículo que cumpla los requisitos para solicitud de la ayuda del PLAN PIVE y el vendedor del vehículo nuevo le ofrezca conseguir un vehículo para su transferencia y baja y obtención de la ayuda, se recomienda no realizar dicho trámite. El comprador de este vehículo desconoce el origen y uso así como posibles cargas y problemas en los que el vehículo haya podido estar involucrado. A pesar de constar como titular escasas horas o días, el beneficiario del PIVE tendrá que sufrir las posibles consecuencias a la hora de tener que dar cuenta de un vehículo que estuvo bajo su titularidad. Nuevamente se recuerda evitar dichas prácticas.
- El titular de un vehículo con más de diez años que pretenda achatarrarlo sin incluirlo en la compra de uno nuevo para obtener ayuda PIVE debe obtener al tiempo de llevar el vehículo al desguace (denominado en nuestros días Centro Autorizado de Tratamiento, CAT), debe dejar el vehículo y llevarse instantáneamente el correspondiente certificado de baja que le asegura que dicho vehículo será descontaminado y no circulará ni será transmitido a terceras personas sin su consentimiento.
- En caso de realizarse posibles falsificaciones en las firmas de las documentaciones del vehículo y sean detectadas por su inicial propietario, deben ser denunciadas inmediatamente en dependencias policiales.
- Los trámites referentes a transmisiones, bajas y solicitudes de ayudas, en caso de tener dudas o problemas, deben ser gestionadas a través de los concesionarios de la capital o por parte de gestorías especializadas en dichas tareas.

## Conclusiones y resumen de las jornadas y eventos enmarcados en el 4º Salón de la Recuperación y el Reciclado

En este artículo se presenta un resumen de las diferentes jornadas y eventos que tuvieron lugar durante la celebración del 4º Salón de la Recuperación y el Reciclado, celebrado entre el 11 y 13 de junio en Madrid, en el marco del Foro de Soluciones Medioambientales y Sostenibles.



### 11 DE JUNIO: JORNADA SIGRAUTO

SIGRAUTO, la asociación que integran las 4 asociaciones de empresas relacionadas con el ciclo de vida del automóvil (ANFAC, ANIACAM, AEDRA y FER) organizó una jornada para analizar el punto en el que actualmente se encuentra el sector en relación con el reciclaje y gestión de los vehículos al final de su vida útil.



Así, la apertura de la jornada estuvo a cargo de Guillermina Yanguas Montero, Directora Gral. de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y del presidente de SIGRAUTO, Carlos Mataix Kubusch.

El primer bloque de ponencias estuvo dedicado a analizar los niveles de recuperación de los VFU. Artemis Hatzihull, de la D.G. de Medio Ambiente

de la Comisión Europea; Santiago Dávila, del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y Manuel Kindelán, Director Gral. de SIGRAUTO, moderados por Fernando Acebrón, de ANFAC, plantearon desde el punto de vista de cada uno el punto en el que se encuentran los niveles de recuperación en el momento actual. Se analizó así mismo esta cuestión desde la perspectiva de los objetivos más exigentes a cumplir en 2016.

A continuación tuvo lugar la primera de las Mesas Redondas sobre la adaptación del R.D. 1383/2002 de Vehículos Fuera de Uso a la nueva Ley de Residuos y Suelos Contaminados 22/2011. En la misma participaron M<sup>a</sup> José Delgado Alfaro, Subdirectora Gral. de Residuos del MAGRAMA; Fernando Acebrón, de ANFAC; Alicia García-Franco, de FER, y Rafael Pardo, de AEDRA, moderados por Manuel Kindelán, de SIGRAUTO.

La Segunda Mesa Redonda se centró en el problema que supone la necesaria persecución de las actividades ilegales de gestión de vehículos fuera de uso. Así, en ella, se dieron cita Susana Gómez, de la DGT; Francisco Rico, del SEPRONA de la Guardia Civil; Alicia García Franco, de FER, y Rafael Pardo, de AEDRA, moderados por Víctor García de ANIACAM.



La clausura de esta jornada estuvo a cargo de Carlos Mataix, presidente de SIGRAUTO.

## **11 DE JUNIO: JORNADA SOBRE DESGUACE DE BUQUES**

Esta jornada coincidió con la reciente creación del Grupo de Gestores de Buques creado en FER para que el sector pueda tratar la problemática de una tipología de residuos con características muy determinadas.

La apertura de la jornada estuvo a cargo de Ion Olaeta, presidente de FER, y de Miguel Angel García Molina, Director Gral. de Recyship.

Rafael Gutiérrez Fraile, del colegio oficial de ingenieros navales, analizó la problemática de la necesaria descontaminación de los buques al final de su vida útil antes de pasar al reciclaje de los mismos. En su exposición contrapuso la dispar situación actual a nivel mundial, si bien avanzó el cambio que se experimentará en Europa de acuerdo con la nueva reglamentación.



Por parte del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el consejero técnico Rafael Acedo hizo una exposición más concreta de las exigencias legales que existen en torno a este tipo de residuos.

El capitán de navío, Juan Rico Palma, analizó un extremo importante y no siempre bien estudiado, y que es el campo del desguace de buques militares, ya que el mismo tiene una serie de particularidades que lo hacen diferente, como por ejemplo, que en muchos casos las propias aleaciones y elementos son singulares y específicos y por lo tanto hasta que no se inicia las labores de descontaminación y desguace no se puede conocer en profundidad la dimensión de la labor a acometer.

Finalmente el propio Miguel Angel García Molina llevó a cabo un análisis del proyecto Recyship, que contó entre otras cosas con el apoyo del programa Life de la Unión Europea, y que desarrolló una metodología optimizada y medioambientalmente adecuada de los barcos al final de su vida útil.

## **12 DE JUNIO: JORNADA SOBRE LA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS COMERCIALES**

La jornada, organizada por FER y REPACAR, estuvo dirigida a los profesionales del sector y tuvo como objetivo analizar el marco jurídico y competencial de los residuos comerciales, así como las tendencias normativas en esta materia y los principios de eficiencia, costes y financiación de la recogida de estos residuos.

Con una buena acogida de público, contó con la participación de los presidentes de ambas organizaciones: Ion Olaeta (FER) y José Antonio García (REPACAR). Ambos hicieron mención de la importancia que el sector recuperador tiene y ha tenido a la hora de permitir una gestión correcta de este tipo de residuos. Además reivindicaron el papel que vienen haciendo sus sectores desde hace décadas.

La jornada contó también con la participación de M<sup>a</sup> José Delgado Alfaro, Subdirectora Gral. de Residuos del MAGRAMA; Santiago Garrido, de Hogan Lovells International LLP; Antonio García Gleiser, Director Comercial de Marepa-FCC Ámbito, y Aurelio del Pino, Director Gral. de ACES.

## **12 Y 13 DE JUNIO: 12º CONGRESO NACIONAL DE LA RECUPERACIÓN Y EL RECICLADO**

A lo largo de 2 días (jueves 12 y viernes 13) tuvo lugar la celebración del 12º Congreso Nacional de la Recuperación y el Reciclado, que además incluyó en la mañana del viernes la Asamblea General Ordinaria de FER.

En esta ocasión, el congreso contó con más de 250 empresarios del sector inscritos en el mismo.

### **Conferencia Magistral de Leopoldo Abadía**

Este ecléctico experto en economía dirigió a los asistentes una conferencia magistral que abordó el pasado, presente y posible futuro de la compleja crisis que actualmente vive nuestro país. Con palabras llanas, gran sentido del humor y ejemplos comprensibles, desgranó los elementos que se han dado cita en la actual situación económica.

Reseñable fue la descripción de la actual crisis como una crisis en “L”, pero en la que la base horizontal de la misma iba a ser larga, larga, larga.

La conclusión fue, no obstante que de esta crisis saldríamos trabajando duro.

### **Mesa Redonda sobre Economía Circular**

El final de la mañana del jueves 12 estuvo centrado en una interesante Mesa sobre el Concepto de Economía Circular con un enfoque en la metodología “Cradle to Cradle” (de la Cuna a la Cuna), que no es otra cosa que lograr que el diseño, el uso y el reciclaje se integren en un mismo ciclo conceptual, de manera que el reciclaje asegure una recuperación perfecta de los materiales de manera que



se evite una posible crisis de materias primas, porque el uso que se le da a las que hay actualmente gracias a esta Economía Circular puede ser ilimitado. El encargado de presentar y coordinar esta mesa fue Alvaro Rodríguez, portavoz de FER.

Para introducir el concepto Ignasi Cubiña (Eco Intelligent Growth) expuso los conceptos básicos de la Economía Circular y la necesidad de que se respeten y traten de no mezclarse los dos ciclos de los materiales: el ciclo biológico de los materiales de origen natural provenientes de animales o plantas, y el tecnológico, compuesto por los minerales y otros elementos. Si cada uno de estos dos ciclos se concibe de forma que tras la utilización de un bien los componentes de cada uno de los dos ciclos sean fácilmente separados, el reciclaje perfecto es posible y por lo tanto se puede lograr el aprovisionamiento infinito de materias primas, pues las mismas no se degradan o pierden en cada nuevo ciclo.

Con un enfoque muy concreto de esta problemática en el sector del reciclaje, Carlos Sánchez Fransesh (Siderúrgica Sevillana) expuso la importancia de lograr entre todos (recuperadores y fundidores) que el acero que llega en forma de chatarra esté completamente libre de cobre. Sánchez Fransesh analizó las características del acero y el cobre y la imposibilidad física de separar el segundo del primero por ser un metal más noble una vez fundidos juntos. El problema, según expuso, es que a medida que el acero producido aumenta su porcentaje embebido de cobre se limitan los usos para los que el acero fabricado partiendo de chatarra se puede utilizar.

Finalmente, la mesa la cerró Miguel Angel García (Recyship), que mostró la importancia de llevar el concepto de la gestión correcta de los bienes fuera de uso y la necesaria colaboración entre fabricantes y recicladores con un enfoque en un tipo de residuo, los barcos, con una problemática muy determinada. Especialmente impactante fueron las imágenes que mostró sobre el reciclaje de barcos en el sudeste asiático, con una falta absoluta de medidas de seguridad y respeto al medio ambiente, frente al procedimiento sostenible y profesional que se está implantando en Europa y que sin duda imperará en los próximos años.

### **Asamblea General de FER**

La asamblea discurrió de manera positiva y es de destacar que tuvo lugar la elección de la Junta Directiva de la Federación, que habrá de estar al mando los próximos 4 años. Así, Ion Olaeta (Grupo Otua) fue reelegido como Presidente de FER.

### **Entrega de Premio Madre Tierra y de una Vida Dedicada a la Recuperación**

Tras la Asamblea y la divertida presentación llevada a cabo por el patrocinador del 12º Congreso, Hidroeuropa, a cargo del cómico Pedro Llamas, tuvo lugar la entrega de los Premios a una Vida Dedicada a la Recuperación, que en esta ocasión recayeron en los empresarios Maximiano Arcediano (Arcediano Recuperaciones), de Madrid, y José Soler (Recuperaciones Soler), de Jaén.



Finalmente, se entregaron los prestigiosos premios Madre Tierra, que desde hace ya siete años reconocen la labor de personas e instituciones en materia de medio ambiente y apoyo al reciclaje. En esta ocasión fueron dos los premiados.

Por una parte se entregó el premio a Ecoembes, en la persona de su Consejero Delegado, Oscar Martín, por la labor que este sistema integrado de gestión ha llevado a cabo durante más de 15 años en todo lo relativo a la recogida, gestión y reciclaje de envases.

Por la otra, el premio Madre Tierra recayó también en EFE Verde, una iniciativa de la Agencia EFE que ha sabido transmitir la información ambiental de una forma veraz y profesional. El premio se centró en la persona de su Director, Arturo Larena.