



Dossier de Prensa

(Del 14 de Mayo de 2019 al 20 de Junio de 2019)



SIGRAUTO

NOTICIAS

Mayo 2019

- Revista Talleres en Comunicación: Los CATs no son productores de piezas y recambios.
- Revista Talleres en Comunicación: Un nuevo modelo económico de producción y consumo sostenible.
- Revista Talleres en Comunicación: La economía circular en la industria del automóvil.

Junio 2019

- Revista RETEMA: Ecodiseño, la piedra angular del reciclaje.

12 de Junio de 2019

- ElPeriodic.com: La Guardia Civil desmantela una instalación dedicada al desguace y utilización de vehículos robados para fines ilícitos.

OPINIÓN



Rafael Pardo
 Director general de AEDRA

LOS CATS NO SON PRODUCTORES DE PIEZAS Y RECAMBIOS



Por primera vez, Motortec daba visibilidad al sector del remanufacturado organizando una jornada bajo el título "Refabricación y Economía Circular en el automóvil". El planteamiento parecía muy claro y era apoyar a las numerosas empresas dedicadas al remanufacturado que participaban en este gran salón de la posventa como expositores, haciendo hincapié en el importante papel que juegan en la economía circular y plantear a la administración medidas de apoyo; como la reducción del IVA para este tipo de recambio por altamente respetuoso con el medio ambiente. Lamentablemente, fue una gran oportunidad perdida, ya que se dejó en manos de Sernauto la introducción y la moderación de la mesa redonda sobre remanufacturado, que optó por ignorar el tema del remanufacturado y centrar toda la mesa en el recambio recuperado en los centros autorizados de tratamiento (CAT) de vehículos fuera de uso, retomando su recurrente argumento de que los CATs son productores de las piezas que recuperan. En toda la introducción prácticamente no se aportó ni un sólo dato sobre remanufacturado, mientras que si se dieron datos absolutamente disparatados sobre la dimensión del mercado del recambio recuperado en los CATs.

asegurando que el volumen es más o menos el mismo que el de los recambios nuevos cuando cualquiera que conozca el sector sabe que la proporción está en el entorno de 50 o 100 veces menos. Desde AEDRA queremos aprovechar la oportunidad para dejar clara nuestra postura respecto a la reutilización de componentes por parte de los CATs en general y particularmente sobre si los CATs son los productores de dichos componentes como defiende Sernauto. La reutilización de piezas es una obligación para los Centros Autorizados de Tratamiento de Vehículos establecida en el Real Decreto 20/2017 sobre gestión de vehículos al final de su vida útil. Esto es debido a que la reutilización es la opción más respetuosa con el medio ambiente de recuperar un material con gran diferencia sobre el reciclado. Además, los CATs son los únicos autorizados a llevar a cabo la reutilización de piezas y solo lo pueden hacer de vehículos dados de baja definitiva y descontaminados. La reutilización de piezas por parte de los CATs es una actividad no sólo obligatoria, sino totalmente necesaria, que permite que se puedan llevar a cabo determinadas reparaciones que de otra forma no serían posibles, lo que contribuye a que se alargue la vida de

los vehículos, ayudando a que se mantenga su valor en el tiempo, contribuyendo a que toda la cadena de valor se vea favorecida (talleres, aseguradoras, compraventas y fabricantes y distribuidores de recambios) y a que los usuarios estén dispuestos a comprar un vehículo debido a que éste no perderá completamente su valor a los pocos años. Los CATs disponen de autorizaciones administrativas concedidas por las Consejerías de Medio Ambiente de las Comunidades Autónomas que cuentan con la competencia en la materia y por tanto están expresa y legalmente facultados para realizar todas las actividades de tratamiento definidas en el artículo 2f) del citado Real decreto 1383/2002, entre las cuales, repetimos, está la de la recuperación de piezas de los VFUs para su posterior reutilización. Los CATs se limitan al desmontaje de piezas para su posterior reutilización en operaciones de reparación de automóviles que se llevan a cabo a través de otro profesional que es el taller mecánico y, en ningún caso, alteran ni manipulan las características de seguridad de dichas piezas sino que simplemente las desmontan de un vehículo para que sean reutilizadas en otro con el mismo fin y con las mismas condiciones para

las que fueron fabricadas. Por todo ello, su actividad nunca puede incardinarse dentro del artículo 2 d) del Real Decreto 1801/2003 ya que la misma no tiene cabida en ninguno de los tres apartados que se definen en el citado artículo. Pretender que el CAT sea considerado productor de piezas porque dentro de sus actividades cuando simplemente lleva a cabo el desmontaje de las mismas es absolutamente erróneo e injustificado y equiparable a que se considerase también productor de piezas a los talleres de reparación, por el hecho de desmontar determinados componentes que en principio no han sido dañados para poder acceder al lugar donde va a llevar a cabo la reparación y posteriormente volverlos a montar sobre el vehículo. Baste señalar que ningún país de la Unión Europea considera a los CATs (que es una figura regulada en la Directiva 2000/53/CE sobre gestión de los vehículos al final de su vida útil) como productores de las piezas que recuperan para su reutilización. Cuando se lleva a cabo la venta de una pieza, y ésta no está en las debidas

condiciones, la responsabilidad recae sobre el agente que ha vendido la citada pieza, y así está perfectamente establecido en el Código Civil y en la normativa sobre protección de consumidores y usuarios. El ordenamiento jurídico español dispone de una normativa en materia de garantías al comprador de tales piezas y componentes que cubre las responsabilidades en que se pueda incurrir por la venta de las mismas (Real Decreto 1/2007 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley general para la defensa de los consumidores y usuarios y otras leyes complementarias, Real Decreto 1457/1986 que regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de vehículos automóviles, de sus equipos y componentes y los artículos 1461 y 1474 del Código Civil).

Pretender que el CAT sea considerado productor de piezas dentro de sus actividades, cuando simplemente lleva a cabo el desmontaje de las mismas, es absolutamente erróneo e injustificado

Por último y por concluir, consideramos que es un error por parte de Sernauto tratar de poner impedimentos a la reutilización de componentes

no sólo por todos los argumentos anteriormente señalados sino porque desde AEDRA estamos convencidos de que los propios fabricantes, importadores y distribuidores de recambio nuevo se ven

favorecidos por esta actividad ya que en cualquier reparación en la que -por los motivos que sean- se utilice algún recambio reutilizado por parte de un CAT lo habitual es que se utilicen también recambios nuevos y se logra que el vehículo sea efectivamente reparado y sea susceptible de volver a necesitar piezas y componentes en futuras operaciones de mantenimiento o reparación. ■

OPINIÓN

Joaquín Bencomo
Colaborador Senior de Sernauto



UN NUEVO MODELO ECONÓMICO DE PRODUCCIÓN Y CONSUMO SOSTENIBLE

Economía circular es un nuevo modelo económico de producción y consumo sostenible que disocia el crecimiento económico del uso de recursos y la degradación del medio ambiente, proporcionando múltiples mecanismos de creación de valor. Para ello se actúa en cuatro áreas:

- **Ecodiseño**, que consiste en diseñar para minimizar el impacto en el medio ambiente, fomentando la utilización de materiales reciclados, el desmontaje para su reparación, refabricación o la valorización de los materiales.
 - **Remanufacturing** o refabricación es un proceso industrial estandarizado mediante el cual las piezas viejas se devuelven a la condición y funcionalidad de las piezas nuevas.
 - **Reciclaje de materias primas**. Consistente en recuperar las materias primas para reintroducirlas en la fabricación de nuevos productos.
 - **Servitización de nuevos modelos de negocio**. En lugar de vender productos, ofrecer el servicio como un modelo más eficiente de utilizar las materias primas al aumentar el porcentaje del uso de ese activo.
- La economía circular es necesaria porque las materias primas son limitadas, contribuye a reducir las emisiones de CO2, reduce la explotación de los recursos na-

turales y es interactiva en el uso de mano de obra, dando trabajo de proximidad. El sector del automóvil genera en España en torno a 1,2 millones de toneladas de residuos al año de los cuales algo más del 50% se producen al final de la vida útil del vehículo y el resto durante la vida útil en las operaciones de reparación y mantenimiento.

Marco legal
Desde el año 2000 en que se aprobó la Directiva Europea 2000/53 sobre

Vehículos Fuera de Uso, traspuesta a la legislación española mediante el Real Decreto 1383/2002 de Vehículos Fuera de Uso, se ha conseguido pasar de una reutilización y valoración de entorno al 70% a más del 95% del peso del vehículo, cantidad fijada como objetivo en la citada normativa. Estos objetivos se han conseguido gracias a una incesante regulación, entre las que se encuentran la Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados, el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciem-

Los datos de la Economía Circular en el sector automoción





Entre 2017 y 2020	Entre 2021 y 2025	A partir de 2026
<ul style="list-style-type: none"> • el 5% del peso de los vehículos que hayan tratado anualmente 	<ul style="list-style-type: none"> • el 10% del peso de los vehículos que hayan tratado anualmente 	<ul style="list-style-type: none"> • el 15% del peso de los vehículos que hayan tratado anualmente

bre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, el Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados, el Real Decreto 106/2008, de 1 de febrero, sobre pilas y acumuladores y el Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos entre otros junto a una magnífica labor de todos los agentes involucrados: fabricantes de automóviles, fabricantes de componentes, centros autorizados de tratamiento de vehículos (desguaces), fragmentadores, recauchutadores, refabricadores, recambistas y talleres.

En el año 2017 se aprobó un nuevo Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil, con objetivos más ambiciosos de recuperación.

Objetivos

Se estableció un nuevo concepto de preparación para la recuperación como "la operación de valorización consistente en la comprobación, limpieza o reparación, mediante la cual productos o componentes de productos que se hayan convertido en residuos se preparan para que puedan reutilizarse sin ninguna otra transformación previa". Y se fijan los siguientes objetivos de preparación para la recuperación a los Centros de Tratamiento (CAT) para los vehículos al final de su vida útil (ver foto 2).

La mejor forma de promover "la preparación para la reutilización" es lograr que se reintroduzcan en el mercado piezas y componentes económicamente competitivos, de calidad y con garantías contrastadas para el usuario. Los productos refabricados son eficientes

medioambientalmente, de calidad y seguros para los consumidores mediante un proceso industrial al que se someten de forma previa.

CLEPA (Asociación Europea de Proveedores de Automoción) junto a la Asociación para la fabricación sostenible (MERA), la Asociación de Remanufacturadores de Piezas de Automoción (APRA), la Asociación Nacional de Remanufacturadores de Piezas de Automoción (ANRAP), la Organización Europea para la Reconstrucción de Motores (FIRM) y el Comité de Remanufactura de la Asociación de Fabricantes de Automóviles de China (CPRA) han consensado una definición de lo que es un producto refabricado:

Refabricado

El refabricado es un proceso industrial estandarizado mediante el cual las piezas fuera de uso se devuelven a la condición y al rendimiento de las piezas nuevas. El proceso está en línea con las especificaciones técnicas establecidas, incluyendo las normas de ingeniería, calidad y de comprobación. El proceso produce piezas totalmente garantizadas. Un proceso industrial es un proceso establecido, que está completamente documentado y es capaz de cumplir con los requisitos establecidos por el remanufacturador.

Casco o pieza fuera de uso

Un "casco" es un producto o pieza previamente utilizado, estropeado o que precisa una verificación de su funcionamiento, destinado al proceso de refabricación. Durante la logística inversa, el "casco" se protege, maneja e identifica para ser refabricado para evitar daños y preservar su valor. Un "casco" no es un

residuo o chatarra y no debe reutilizarse antes de ser refabricado.

Otras medidas complementarias que ayudarían a alcanzar los objetivos de preparación para la recuperación son:

- Mejorar la fiscalidad de los productos refabricados, por ejemplo con un IVA reducido para estos productos intensivos en mano de obra con baja emisión de CO₂ y generadores de riqueza local.
- Regular con normas medioambientales el consumo y no sólo la producción local para no dar ventaja en costes a los países en desarrollo que no aplican las mismas normas medioambientales ni de protección al trabajador en sus procesos de fabricación, junto a una mayor vigilancia del mercado para luchar contra la competencia desleal.
- Establecer una regulación más clara y firme que no dé lugar a interpretaciones respecto a lo que el legislador quiso decir con respecto a "preparación para la reutilización" de los residuos, para que se convierten en piezas comercializables. Creemos que deberán de cumplir también con la Ley 1801/2003 sobre Seguridad General de los Productos, estableciéndose con claridad quien es el productor a los efectos de establecer las responsabilidades cuando esas piezas son reintroducidas en el mercado, estableciendo mecanismos de trazabilidad de las mismas.
- Impulsar el Ecodiseño en las fases previas al desarrollo de los productos para facilitar el desmontaje, estableciendo normas de codificación y una logística inversa que mejore el flujo de materiales reciclados para su refabricación. ■

OPINIÓN



Manuel Kindelan
Director general de Sigrauto

LA ECONOMÍA CIRCULAR EN LA INDUSTRIA DEL AUTOMÓVIL

La cultura del “usar y tirar” ha marcado en gran medida la segunda mitad del siglo XX y nos ha llevado a una sociedad “de consumo” extendida por casi todo el planeta. Teniendo en cuenta que, desde 1950, la población mundial se ha triplicado pasando de unos 2.500 millones de personas a unos 7.500 millones, no cabe duda de la importancia que tiene para la humanidad el impulso de una nueva cultura basada en el uso eficiente de los recursos, que conocemos como “economía circular”. Lo bueno es que cada vez somos más conscientes de que tenemos un planeta con una capacidad limitada de producir recursos y de “absorber” las enormes cantidades de residuos que generamos.



Cuanto más se aplique la jerarquía de residuos, más nos aproximaremos a una economía circular. La jerarquía establece como primera prioridad trabajar en la prevención, que consistiría en tratar de reducir la cantidad de residuos que se van a generar facilitando, además, que los que se produzcan sean más fáciles de recuperar. Dentro de la prevención hay medidas en el ámbito de la producción dirigidas a reducción de peso, la utilización de materiales más reciclables, el diseño pensando en todo el ciclo de vida del producto, hasta medidas en el ámbito de la utilización como puede ser el “coche compartido” donde se busca maximizar el tiempo de utilización del vehículo o los servicios de reparación, etc. Una vez que se ha hecho todo lo posible en prevención, el producto acaba, casi inevitablemente, convirtiéndose en un residuo y la jerarquía establece que la opción más sostenible es reutilizar todo aquello que pueda reutilizarse, de lo que quede reciclar todo lo que pueda



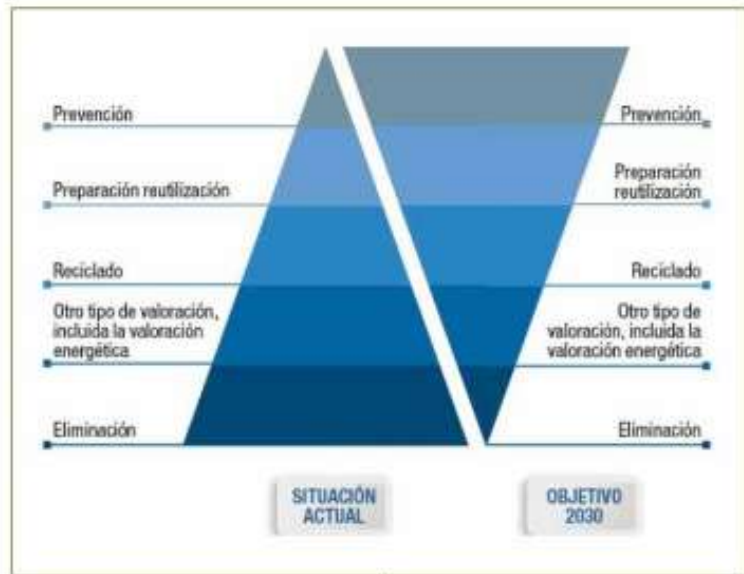
La industria del automóvil lleva muchísimo tiempo trabajando en conseguir el máximo desarrollo sostenible de sus actividades y podemos asegurar que es uno de los sectores más destacados en economía circular

reciclarse, a continuación buscar otras vías de valorización incluida la energética y, por supuesto, tratar de evitar en la medida de lo posible la eliminación que fundamentalmente consiste en la incineración sin un mínimo de recuperación de energía o el depósito en vertedero. La industria del automóvil lleva muchísimo tiempo trabajando en conseguir el máximo desarrollo sostenible de sus actividades y podemos asegurar que es uno de los sectores más destacados en economía circular. Sería imposible exponer todas las actuaciones que el sector está haciendo actualmente y tiene previsto hacer en este ámbito pero éstas son algunas de las más importantes que se han llevado a cabo en el área de la fabricación de los vehículos:

- Las emisiones de CO2 por coche producido se han reducido un 30% en 10 años.
- El agua consumida por coche producido también se ha reducido un 30% en 10 años.
- La cantidad de residuos generados por coche producido se ha reducido un 14% en 10 años.
- Se han eliminado los metales pesados (Pb, Cr6+, Hg y Cd) de la fabricación de los vehículos.
- Se utilizan cada vez más materiales reciclados y es un criterio para seleccionar proveedores.
- Se diseñan los vehículos con materiales más reciclables y pensando en su futuro desmontaje.

Durante la vida útil de los vehículos también podemos destacar algunas características que pueden considerarse como ejemplares en el ámbito de la economía circular:

- En 2021, las emisiones de CO2 por kilómetro recorrido de los vehículos



nuevos serán un 42% inferiores a las de los vehículos del año 2005.

- Los fabricantes están dando plazos de garantía de hasta 7 años.
- Existe una amplísima red de talleres que permiten realizar un correcto mantenimiento y llevar a cabo cualquier reparación necesaria para que el vehículo pueda alargar su vida útil.
- Una parte muy importante de los componentes sustituidos en los talleres son reacondicionados/ refabricados alargando así su vida.
- Existen diversas iniciativas de "coche compartido" promovidas por los propios fabricantes.

Y, por último, el sector del automóvil también es un ejemplo de economía circular cuando los vehículos llegan al final de su vida útil ya que:

- Es uno de los pocos sectores donde se recoge el 100% de los productos que llegan al final de su vida útil (en la mayoría de los sectores se recoge una parte muy pequeña).
- Todos los vehículos son descontaminados mediante la extracción, alma-

cenamiento y posterior recuperación de todos los elementos peligrosos que contienen (aceites, combustible, líquido refrigerante, fluido de aire acondicionado, baterías, etc.).


- De los vehículos se recupera el 95% de su peso: aproximadamente un 10% de los materiales es reutilizado, un 75% reciclado y un 10% valorizado energéticamente. (en muchos productos el nivel medio de recuperación es del 50%).

Por todo lo anterior, podemos asegurar

que el automóvil es un ejemplo de economía circular que está haciendo grandes esfuerzos en todos los ámbitos siendo uno de los pocos productos que pueden repararse fácilmente haciendo que tenga uno de los ciclos de vida más largos (los vehículos llegan al final de su vida útil prácticamente 20 años de antigüedad media). Con objeto de informar a los ciudadanos sobre este asunto, Sigrauto ha elaborado un vídeo bajo el título "El automóvil: un ejemplo de economía circular" que ya han visto más de 5.000 personas en YouTube y que muestra de una forma muy gráfica cómo es el ciclo de vida del automóvil. ■

La jerarquía establece que la opción más sostenible es reutilizar todo aquello que pueda reutilizarse, de lo que quede, reciclar todo lo que pueda reciclarse; a continuación buscar otras vías de valorización, incluida la energética



EN PRIMERA PERSONA  ION OLAETA, FER

ECODISEÑO, LA PIEDRA ANGULAR DEL RECICLAJE

 **ION OLAETA**
PRESIDENTE DE FER

El plástico, uno de los inventos más revolucionarios del pasado siglo, se ha convertido en una de las mayores amenazas para el medio ambiente y la salud humana. De ahí que ningún material ejemplifique mejor la necesidad de anteponer el ecodiseño a cualquier otro objetivo a la hora de fabricar un producto, si lo que de verdad se quiere es garantizar su reutilización y/o reciclado y, por tanto, llevar a cabo con éxito la transición hacia una economía circular en Europa.

Con la creación de la División Europea de Reciclaje de Plásticos (EPRB, en sus siglas en inglés) de la European Recycling Industries Confederation (EuRIC), la industria recuperadora no solo se alinea a favor de la Estrategia Europea de Plásticos, sino que ejercerá toda su presión e influencia para conseguir que el ecodiseño se con-

vierta en un requisito prioritario en los bienes de consumo que incluyan plásticos para la obtención de la etiqueta CE, que sirve para poder comercializar un producto en la Unión Europea. Para entender la importancia que tendrá el factor del ecodiseño en el Viejo Continente hemos de retroceder hasta 2005, año en el que se publicó la Directiva 2005/32/CE¹ y que habla por primera vez de la necesidad de establecer una serie de requisitos de diseño ecológico. Cuatro años más tarde, la Directiva 2009/125/CE² del Parlamento

“Ningún material como el plástico ejemplifica mejor la necesidad de anteponer el ecodiseño a cualquier otro objetivo a la hora de fabricar un producto, si lo que de verdad se quiere es garantizar su reutilización y/o reciclado”

¹ Directiva 2005/32/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de julio de 2005, por la que se instauro un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos que utilizan energía y por la que se modifica la Directiva 92/42/CEE del Consejo y las Directivas 96/57/CE y 2000/55/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
² Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por la que se instauro un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos relacionados con la energía (refundición) (Texto pertinente a efectos del EEE)

“Con la creación de la División Europea de Reciclaje de Plásticos de la EuRIC, la industria recuperadora ejercerá toda su presión e influencia para conseguir que el ecodiseño se convierta en un requisito prioritario en los bienes de consumo que incluyan plásticos para la obtención de la etiqueta CE”



*Ecodesign Working Plan 2016-2019

Europeo y del Consejo instaura un marco para esos requisitos aplicables a los productos relacionados con la energía. Consciente de que estos productos representan una gran proporción del consumo de recursos naturales y de energía en Europa y tienen otros impactos importantes en el medio ambiente, la normativa señalaba el enorme potencial de mejora para reducir las consecuencias medioambientales y conseguir ahorrar energía gracias a un mejor diseño que también genere un ahorro económico para las empresas y los usuarios finales. Como ejemplos, aludía a productos de construcción como las ventanas, los materiales aislantes o algunos productos que utilizan el agua como las alcachofas de ducha o los grifos.

Entre los parámetros de diseño ecológico para los productos, en lo referente a la gestión de residuos, se establece el de fin de vida útil, “entendiéndose por ello el estado de un producto que ha llegado al término de su primera utilización, hasta la eliminación final”. Pero a pesar de ello, no se han tomado medidas para ligar el principio de ecodiseño al ciclo de vida de los productos y a que se tenga en cuenta su posible reutilización y/o reciclaje.

Así, llegamos hasta el año 2018, donde en un informe, fechado a 31 de mayo, el pleno del Parlamento Europeo reclamaba a la Comisión Europea que incluyera más productos en el ámbito de la normativa de diseño ecológico. “Esta directiva está dirigida a hacer que productos como calderas, ordenadores y electrodomésticos sean más eficientes en la fase de diseño”, señalaba.

En paralelo, la Comisión Europea, dentro de un paquete de iniciativas sobre

Economía Circular, publicó en 2016 el Plan de Trabajo de Ecodiseño (2016-2019)³ en el que para 2020 estimaba que, en conjunto, el Ecodiseño y la legislación sobre Etiquetado Energético ahorrarán alrededor de 175 millones de toneladas de consumo de energía, que se traducirá en un ahorro de 490 euros a los hogares en sus facturas energéticas, 55 billones de euros anuales para la industria mayorista y minorista y la generación de 800.000 empleos directos, además de reducir la importación de energía en la Unión Europea al equivalente anual de 1,3 billones de barriles de petróleo y reducir en 320 millones de toneladas anuales las emisiones de CO₂. España, como Estado miembro de la UE, se ha sumado el presente mes a los nuevos Reglamentos europeos de ecodiseño y etiquetado energético, según información publicada por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (MINEC/TUR). La normativa, aplicable desde

marzo de 2021, incluye aparatos de refrigeración domésticos, lavadoras, lavavajillas, aparatos de iluminación, motores eléctricos, transformadores, monitores electrónicos, aparatos de refrigeración para venta directa, equipos de soldadura, equipos de alimentación eléctrica externos y equipos de almacenamiento de datos.

Además, explica el MINETUR, siguiendo los principios de la economía circular, estos Reglamentos impulsan la reparabilidad y reciclado de los materiales facilitando el acceso a la información a reparadores y usuarios de dichos productos, lo que quiere decir que la vida de esos aparatos se alargará con el consiguiente ahorro para los consumidores y usuarios.

Por tanto, hasta la fecha, el concepto de ecodiseño ha sido desarrollado en la Eurozona con el fin de reducir el consumo energético y la emisión de CO₂, mitigando, además, la dependencia energética del exterior. Solo de pasada, como hemos visto, empieza a surgir el interés por impulsar la reutilización y el reciclaje de los productos. Por lo que con el camino ya iniciado hacia un nuevo modelo económico circular, el desarrollo de esta nueva forma de producción cojea al tratar de optimizar la gestión de residuos. El propio término ecodiseño, acuñado en la década de los noventa, supone la modificación del método tradicional de la industria manufacturera, basada en evitar o reparar los daños medioambientales una vez que ya han sido ocasionados.

Si lo llevamos al terreno de los plásticos, el ejemplo es palpable y vendría hacernos la siguiente pregunta: ¿se podrían haber reutilizado o reciclado todos esos residuos? ¿Están fabricados para poder ser reutilizados o reciclados?

Desde FER siempre señalamos que hay que ser muy cautos cuando hablamos de residuos porque en unos casos nos referimos a la basura (residuos domésticos mezclados) que en algunos casos y

por sus características no pueden ser reciclados y, en otros, hablamos de residuos (materias primas secundarias) que, convenientemente tratados, podrán ser reutilizados o reciclados para volverlos a incorporar al sistema productivo.

En el caso de los plásticos es fundamental separar ambos tipos de residuos para no demonizar a este material. Hay plásticos, fundamentalmente las pequeñas fracciones y los que se encuentran mezclados con otros materiales, que

son muy complejos de reciclar por la dificultad de su tratamiento. Sin embargo, hay otros que pueden ser totalmente recuperados y susceptibles de convertirse en materias primas secundarias.

Todo ello nos lleva directamente al ecodiseño, base de la economía circular, que debe establecer la idea de que antes de ir a la línea de producción se debe evaluar el potencial de reutilización y reciclaje del producto a crear. Es primordial que todos los productos que



se diseñen hoy se hagan teniendo en cuenta que en un futuro tendrán que ser reciclados. No debemos perder de vista que hoy en día estamos reciclando, por ejemplo, los vehículos que se diseñaron hace medio siglo, cuando no había los problemas de contaminación que tenemos actualmente, y se fabricaron hace, al menos, 20 años.

Otro aspecto fundamental es la utilización de plástico reciclado en la fabricación de nuevos productos o el desarrollo de mercados donde se puedan emplear, es imprescindible aumentar la demanda de los materiales resultantes del proceso de tratamiento de las plantas de gestión de residuos. El precio del plástico virgen está relacionado con el precio del petróleo y, a menudo, es más

“El ecodiseño debe establecer la idea de evaluar el potencial de reutilización y reciclaje del producto a crear, es primordial que todos los productos que se diseñen para que en un futuro sean reciclados”

bajo que el precio del plástico reciclado. Por tanto, la producción de plásticos no se desacoplará eficientemente de las materias primas fósiles si no se toman iniciativas para aumentar la demanda de plástico reciclado.

Desgraciadamente, en la palabra resi-

duo, también en los plásticos, englobamos todo y solo se consigue generar confusión en la ciudadanía, haciendo un flaco favor a su esfuerzo por separar los distintos tipos de residuos domésticos, al poner en duda su posterior tratamiento.

12 de Junio de 2019: EIPeriodic.com

La Guardia Civil desmantela una instalación dedicada al desguace y utilización de vehículos robados para fines ilícitos



Se han recuperado dos camiones, dos furgonetas, un turismo de alta gama y un tractor agrícola, diversa maquinaria industrial y materiales de construcción así como una troqueladora de placas de matrículas de vehículos

La Guardia Civil ha desmantelado una instalación situada en la localidad de Segorbe dedicada al almacenaje, desguace y modificación de matrículas de vehículos sustraídos al objeto de ser utilizados para la comisión de robos y otros objetos en las

localidades de Segorbe, Almazora, Sot de Ferrer, Algar de Palancia, Náquera, Canet de Berenguer y Quart de Poblet.

A finales del pasado mes de mayo se denunció en el Cuartel de la Guardia Civil de Segorbe, donde se participaba el robo en el interior de una empresa industrial situada en la localidad de Segorbe, sustrayendo diverso material de construcción de cuantía elevada y dos camiones.

Ante estos hechos los guardias civiles iniciaron una investigación para esclarecer lo ocurrido, teniendo conocimiento de que en días posteriores se había producido otro robo de un vehículo de alta gama en la localidad de Soneja. Asimismo tras realizar numerosas pesquisas e indagaciones los agentes averiguaron que los efectos sustraídos se podrían haber almacenado en una finca rústica vallada en su perímetro y rodeada de vegetación frondosa, situada a unos 15 kilómetros de Segorbe al límite con la provincia de Valencia.

Una vez trasladados al lugar los agentes observaron desde fuera que en la parcela se encontraban el camión y el vehículo sustraído en Segorbe y Soneja, uno de ellos sin matrícula y el otro con la matrícula falsificada.

En el interior de la misma, los guardias civiles hallaron un total de seis vehículos que constaban como sustraídos, los cuales carecían de placas de matrículas o estaban falsificadas, así como efectos y diversas herramientas, todo ello sustraído en el interior de naves industriales situadas en las localidades de Segorbe, Almazora, Sot de Ferrer, Algar de Palancia, Náquera, Canet de Berenguer y Quart de Poblet.

También se intervino una troqueladora de placas de matrículas de vehículos, junto con diez placas de matrículas en blanco.

Como resultado de las gestiones la Guardia Civil procedió a investigar a una persona como supuesto autor de un delito de receptación, al poseer en su instalación, los efectos sustraídos. A dicha persona ya le constaban antecedentes por delitos de similares características contra el patrimonio.

En total se han recuperado los siguientes efectos y vehículos: Dos camiones, dos furgonetas, un turismo de alta gama y un tractor agrícola, diversa maquinaria industrial y materiales de construcción así como una troqueladora de placas de matrículas de vehículos. Alguno de los vehículos robados eran utilizados para el traslado de los efectos sustraídos en el interior de las naves donde se encontraban.

Así mismo se recuperaron, 145 colchones y 21 almohadas nuevas valorados en más de 30.000 euros sustraídos en un polígono industrial de Náquera. Además se hallaron máquinas expendedoras de bebida y tabaco sustraídas.

Se continúan las investigaciones para la detención de otras personas implicadas en los hechos delictivos.

Las diligencias instruidas han sido entregadas al Juzgado de Instrucción de Segorbe. La actuación ha sido realizada por efectivos de la Guardia Civil del Puesto de Segorbe.