



SIGRAUTO

Dossier de Prensa

(Del 12 de Julio de 2005 al 20 de Septiembre de 2005)

NOTICIAS

13/07/2005

- Terra Actualidad: Miranda inaugura su primer centro de desguace ecológico para vehículos.

14/07/2005

- Autoprofesional.com: Desguaces Orón obtiene autorización para la producción de recambios usados

19/07/2005

- Terra Actualidad: Ocho barrios alertan del aumento de coches abandonados en las calles.

31/08/2005

- Terra España: Cádiz. En la provincia se reciclan anualmente más de 25.000 vehículos fuera de uso.

04/09/2005

- Sur Digital: De la carretera al desguace.

08/09/2005

- Autoprofesional.com: Málaga dispone de 21 centros de tratamiento de vehículos fuera de uso y producción de recambios usados.

09/09/2005

- Europa Press: Sevilla.- Lipasam habilita un depósito de vehículos abandonados para incrementar su retirada de la vía pública.

11/09/2005

- El País: Sacar dinero al coche viejo.

Miranda inaugura su primer centro de desguace ecológico para vehículos

Miranda cuenta desde hace una semana con su primer Centro Autorizado de Reciclado y Descontaminación de vehículos (CARD). Se suma así a la lista de poblaciones que incorporan un desguace ecológico para el tratamiento de, al menos, el 80% de las piezas que hay en turismos, motocicletas, camiones o furgonetas. Desguaces Orón, situado en la carretera del mismo nombre dentro del polígono de Bayas, viene a cubrir la demanda de una ciudad en la que durante el último año, los propietarios de automóviles que se encontraban fuera de uso tenían que desplazarse a localidades del entorno como Haro, Briviesca, Vitoria o Logroño para desprenderse de ellos y formalizar su baja.



Así lo han tenido que hacer desde que en enero de 2004 entró en vigor la reconversión de los tradicionales desguaces en los también denominados Centros Autorizados de Tratamiento (CAT), instalaciones en las que se separa de forma meticulosa todos y cada uno de los componentes contaminantes del vehículo. Literalmente, se destripa. Sólo queda la chapa y demás componentes metálicos antes de su prensado.

El suelo de estos centros está totalmente impermeabilizado para evitar filtraciones ante un posible derrame de los líquidos contaminantes. En grandes depósitos de doble pared, aceite, anticongelante, etcétera, se van acumulando hasta que una empresa gestora autorizada desplaza a su personal al local para su retirada. Se quitan las ruedas y se separan llantas de neumáticos; también el airbag, las zapatas e incluso, se exigen documentos específicos de aceptación para retirar las pilas de botón que puedan existir en el salpicadero.

Los elementos que son utilizables, como sucede con los vidrios, parachoques y algunos plásticos, se pueden poner a la venta. No obstante, aquellos que no tienen salida también han de ser retirados por empresas homologadas.

Cuando el vehículo entra en este centro, ya no puede abandonarlo bajo ningún concepto. El propietario entrega el coche con toda la documentación, el último impuesto de circulación pagado y una fotocopia del DNI. Rellena un formulario y se olvida de todo.

El dueño recibe un documento en el que figura el número específico del desguace ecológico (otorgado por la Junta al autorizar su puesta en marcha). Y la empresa se encarga de la realización de todos los trámites; de dar de baja al automóvil sin coste alguno para el titular. En muchos casos estos pasos se dan a través de los concesionarios -como parte del Plan Renove-. Un exceso de celo que obliga también a los particulares.

14/07/2005: Autoprofesional.com

Desguaces Orón obtiene autorización para la producción de recambios usados

Desguaces Orón, firma radicada en Miranda de Ebro y especialista en el tratamiento de vehículos fuera de uso acaba de obtener, según informa el diario El Correo, autorización administrativa para realizar la descontaminación de vehículos y poder producir y vender recambios usados.

Dejar el coche abandonado en cualquier cuneta es algo más que un acto de irresponsabilidad. La normativa se ha endurecido hasta tal extremo que incluso aquellos propietarios que tienen vehículos sin seguro en una finca pueden ser sancionados debido a que, incluso sobre césped, se entiende que un coche contamina. "Se exige que estén sobre una capa de unos 17 centímetros o así de cemento", explica María José Riaño, gerente de Desguaces Orón.

Después de muchos meses de espera y de superar una maraña administrativa muy rigurosa, su taller se ha convertido en el primero de Miranda con autorización para la retirada de vehículos que quedan fuera de uso. "Los coches tienen que pasar por aquí. Quiero decir que no es broma, Medio Ambiente se ha puesto muy duro. Cuidado con abandonar los coches porque las multas son muy altas. El coche es un residuo muy peligroso y medio Ambiente no se anda con tonterías".

Lo meticuloso del proceso hasta conseguir la autorización se ha concretado en un nivel de exigencia que iba incrementándose con el paso de los meses: "Me han mirado el suelo, me obligaron a cambiar las ruedas de sitio porque podía haber peligro de incendio; hay un separador de grasas e hidrocarburos por si tienes alguna fuga; tampoco se puede usar serrín sino una sustancia que se llama sepiolita y que también está controlada... En definitiva, hemos tenido que esperar meses".

El control va, incluso, más allá. Elementos del vehículo que pueden ponerse a la venta han de retirarse de forma vigilada. "Si no vendo un parachoques o vidrios, etcétera, vendrá un gestor autorizado a retirarlos", zanjó.

Ocho barrios alertan del aumento de coches abandonados en las calles

Asociaciones vecinales de ocho barrios han criticado que en los últimos dos meses no se retiran los coches abandonados de sus calles. Según UGT, el servicio está normalizado, aunque parte de la plantilla está de vacaciones. El gobierno municipal aduce que el proceso de retirada es largo, aunque no admite retrasos.



Chatarra en las calles. Esta es la denuncia que han realizado ocho barrios de diferentes distritos de la ciudad, que ven como en los últimos meses florecen en las calles coches abandonados sin que los servicios municipales se presten a recogerlos.

El problema no sólo favorece la insalubridad de la zona, sino que también ocupa un espacio vital, como sucede en el barrio de Cruz Cubierta. 'Hay uno en la calle Litógrafo Pascual y Abad frente a la salida de la plaza Escultor Frechina. También tenemos uno en la calle Carteros, que ya tiene la pegatina y lo único que queda es que lo retiren, y nos vendría muy bien porque tenemos pocas plazas de aparcamiento', explica Pedro Vergara, presidente de la asociación vecinal.

Sin embargo, desde el sindicato UGT señalan que el servicio ha vuelto a normalizarse tras el colapso de los depósitos el pasado mes de mayo, aunque la falta de personal dificulta la eficiencia del servicio. 'Durante el periodo estival parte de la plantilla está de vacaciones. Además, coincide que en este momento sufrimos varias bajas, lo que agrava la situación', apunta Rafael Fora.

El mismo problema se reproduce en Patraix, donde varios turismos desvencijados esperan la llegada de la grúa. Hace un par de años, desde la Federación de Vecinos se propuso la creación de un desguace municipal que recogiera los vehículos de los ciudadanos que quisieran deshacerse de ellos con todas las comodidades. 'Así se evitarían multas gordas y que quedaran abandonados en la calle', apunta Antonio Pla, responsable de Sanidad de la Federación.

Algo parecido hace actualmente el Ayuntamiento, que permite la cesión del vehículo por parte del propietario de forma completamente gratuita para su posterior achatarramiento. En la avenida de la Plata se han detectado hasta 10 coches abandonados, tal y como apunta el presidente de la asociación de vecinos, Francisco Jiménez: 'Desde hace meses ya no se llevan los coches porque los almacenes están llenos'.

Desde el Ayuntamiento reiteran la eficacia del servicio de la grúa. 'La gente no sabe que la retirada de un coche abandonado lleva un proceso y requiere tiempo. No siempre está abandonado y debe presentar claros signos para actuar. Aún así, en los últimos tres años se retiran un 5.000 coches cada año', apuntan desde el Consistorio. 'Además, hay gente del área metropolitana que abandona su vehículo en la ciudad'.

Desde el barrio de Arniches critican que desde hace meses se tarda demasiado en retirar los vehículos sin dueño. En las inmediaciones de la cárcel modelo se utiliza un solar para desvencijar coches, explica el presidente del barrio de la Aguja, Aurelio Salayero. En Grau Port, por su parte, denuncian la existencia de un solar en la calle Juan Verdeguer que, además de acoger 'muchos coches abandonados', se utiliza por parte de algunos vecinos para efectuar el cambio de aceite de sus turismos.

En San José, Cuatro coches esperan para ser retirados, mientras en Vilanova del Grao se han visto hasta cinco vehículos con claros síntomas de abandono. Hasta una camioneta espera para ser conducida hasta el depósito.

En la provincia se reciclan anualmente más de 25.000 vehículos fuera de uso

Las chatarrerías y los desguaces ya son historia. Y es que los vehículos de motor fuera de uso están considerados como residuos altamente contaminantes, por lo que el tratamiento de sus componentes está reservado a unas pocas empresas de la provincia que disponen del material necesario para su descontaminación.



Este mes, la Consejería de Medio Ambiente ha concedido la autorización a un total de diez empresa de Cádiz para que se encarguen de recibir y tratar estos residuos, con lo que se facilita el reciclaje de los materiales y componentes de los automóviles. En las diez empresas autorizadas de la provincia se reciclan anualmente más de 25.000 vehículos. Y son dos las entidades que comparten el liderazgo en un sector va en alza, Verinsur, en Jerez; y recuperaciones Chichos, en Chiclana. Ambas reciclan el 38% de los vehículos de la provincia con 4.600 y 5.000 unidades al año respectivamente. Cádiz se encuentra a la cola de Andalucía en cuanto al número de empresas especializadas en el tratamiento de residuos de estas características, seguida tan sólo por Huelva y Jaén.

Las empresas gestoras acreditadas cuentan con Centros Autorizados de Recepción y Descontaminación (CARD) de vehículos fuera de su vida útil. De esta manera, la implantación de estas instalaciones, demandadas por la sociedad, tiene como principal objetivo prevenir el abandono incontrolado de vehículoS y lograr la reutilización de sus materiales. Además, estos centros mejoran el rendimiento medioambiental de las empresas del sector de la asistencia y mantenimiento que intervienen en el ciclo de la vida de los vehículos, promoviendo también las tareas de reciclaje y descontaminación y ofreciendo alternativas más adecuada al sistema actual de depósitos.

La comunidad autónoma tiene capacidad para tratar anualmente un total de 157.000 vehículos. En la provincia, las diez entidades que disponen de autorización para la gestión de los vehículos fuera de uso son Verinsur, en Jerez; Recuperaciones ChicHos, en Chiclana; Desguaces El Rocío, en Jerez; El Caimán, en Chiclana; San Miguel, en Arcos; Pedro Castillo, en Los Barrios; Juan De Dios Pérez Ramírez, en Conil; José Paradas Buzón, en Sanlúcar; Catal, en Algeciras; y desguaces Guadalquivir, en Sanlúcar.

Quejas de los ecologistas

La complejidad que presenta el tratamiento de un vehículo considerado como residuo es enorme, y aunque la Consejería de Medio Ambiente autoriza a diez empresas de la provincia para su gestión, los ecologistas consideran que sólo dos entidades cumplen la normativa. Daniel López, portavoz de Ecologistas en Acción en estas cuestiones, recuerda que el objetivo inicial era que existieran al menos dos centros homologados por provincia, aunque la cifra era susceptible de incrementarse con el tiempo. A juicio del colectivo, 'lo idóneo sería que hubiera cuatro empresas, una por comarca, que cumplieran estrictamente la normativa medioambiental para la gestión de este tipo de residuos'.

En cuanto a los componentes de los vehículos, los ecologistas insisten en la extrema peligrosidad de los plásticos, las baterías o los neumáticos. Todos los elementos tóxicos son enviados a la planta de Las Calandrias (Verinsur), pero también suelen remitirse al macrovertedero Nerva, en Huelva. Estas empresas extraen los elementos aprovechables de los componentes de los vehículos para su posterior reutilización.

04/09/2005: Sur Digital

De la carretera al desguace

E. M./MÁLAGA

El abandono incontrolado de vehículos y las chatarrerías tienen los días contados. El auge del sector del automóvil y el incremento de ventas ha provocado que cada año sean miles de vehículos los que terminan en los desguaces. Pero estas instalaciones se han reconvertido en los llamados centros autorizados de tratamiento de vehículos al final de su vida útil (CAT).

Estas empresas -en Málaga hay 21 autorizadas por la Delegación Provincial de Medio Ambiente- se encargan de tratar las distintas piezas de los coches (baterías, aceites, filtros, neumáticos...) para su posterior reciclaje, algo obligatorio desde principios del año 2004. En la provincia, cada año se dan de baja unos cuarenta mil coches. El objetivo de la normativa es que se recicle el 75% del peso total del vehículo, y un 85% a partir del año que viene.

El negocio de los desguaces es uno de los primeros que han sabido adaptarse bien a las nuevas necesidades en materia de reciclaje. Aunque el coste que han tenido que asumir las empresas para realizar estas nuevas funciones es alto, la rentabilidad -tanto económica como medioambiental- compensa.

08/09/2005: Autoprofesional.com

Málaga dispone de 21 centros de tratamiento de vehículos fuera de uso y producción de recambios usados

La Delegación Provincial de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía ya ha concedido autorización a 21 instalaciones para el tratamiento de vehículos fuera de uso y la producción de recambios usados. El abandono incontrolado de vehículos y las chatarrerías, informa sur Digital, tienen los días contados.

El auge del sector del automóvil y el incremento de ventas ha provocado que cada año sean miles de vehículos los que terminan en los desguaces. Pero estas instalaciones se han reconvertido en los llamados centros autorizados de tratamiento de vehículos al final de su vida útil (CAT).

Estas empresas se encargan de tratar las distintas piezas de los coches (baterías, aceites, filtros, neumáticos...) para su posterior reciclaje, algo obligatorio desde principios del año 2004. En la provincia, cada año se dan de baja unos cuarenta mil coches. El objetivo de la normativa es que se recicle el 75% del peso total del vehículo, y un 85% a partir del año que viene.

El negocio de los desguaces, asegura el rotativo malagueño, es uno de los primeros que han sabido adaptarse bien a las nuevas necesidades en materia de reciclaje. Aunque el coste que han tenido que asumir las empresas para realizar estas nuevas funciones es alto, la rentabilidad -tanto económica como medioambiental- compensa.

09/09/2005: Europa Press

Sevilla.- Lipasam habilita un depósito de vehículos abandonados para incrementar su retirada de la vía pública

SEVILLA, 9 (EUROPA PRESS)

El coordinador de la Agrupación de Interés Económico (AIE) de Sevilla, que integra a las cuatro empresas municipales, Fernando Martínez Salcedo, anunció hoy que la comisión ejecutiva de Lipasam ha decidido incrementar la actividad de retirada de vehículos abandonados en la vía pública, para lo que habilitará un depósito en el Parque Central de Limpieza en la A-92

En rueda de prensa, Martínez Salcedo, que destacó que estos coches "afean la ciudad y son foco de situaciones poco deseables en el entorno urbano", indicó que "tenemos una insuficiente capacidad de depósito de vehículos, que permanecen en la vía pública hasta que se completan los trámites administrativos para darles de baja".

Por este motivo, indicó que la empresa municipal habilitará un espacio de almacenamiento "temporal" en sus instalaciones, donde permanecerán hasta que se decida si se envían al desguace, y que se "usará hasta que se reduzca el problema". Así, señaló que la superficie de este depósito es cuatro o cinco veces superior a las actualmente existentes. Según comentó, actualmente los vehículos retirados eran enviados a los centros autorizados para desguaces, pero "esas instalaciones no servían de depósito temporal".

Además, Martínez Salcedo aseveró que los costes del incremento de esta actividad están "cubiertos" porque forman parte de las transferencias del Ayuntamiento para limpieza viaria. En cuanto a las zonas en las que más se registran abandonos, señaló que se sitúan en la periferia, "asociados a la ocupación temporal por indigentes, una situación que degrada la vida de la barriada"

31.000 COCHES RETIRADOS

Recientemente, el Ayuntamiento de Sevilla indicó que ha retirado más de 31.000 coches abandonados en los dos últimos años, en respuesta a la denuncia realizada a mediados de agosto por el Grupo Municipal Popular acerca del incremento de estos vehículos abandonados "fruto del desentendimiento del Gobierno local".

En cuanto a la comisión ejecutiva de Tussam, Martínez Salcedo señaló que se ha analizado la reposición del bonobús sin trasbordo en atención al acuerdo plenario del pasado julio y subrayó que coincidirá con la aprobación de las nuevas tarifas a principios de 2006, aunque se intentará "acelerar al máximo" y "si podemos hacerlo antes, lo haremos".

Además, dijo que en las próximas semanas la dirección de la empresa tendrá conformada su propuesta sobre las próximas tarifas, que tendrán que pasar por la aprobación de la comisión ejecutiva y el consejo de administración de la empresa, el Pleno municipal y la Consejería de Empleo, antes de su aplicación.

En este apartado, remarcó que el Gobierno local pretende que "en el seno de los grupos municipales pueda haber la más amplia integración de posiciones sobre la estructura tarifaria de Tussam".

De otro lado, anunció que todas las marquesinas contarán con plano general de la red con "informaciones útiles" para los usuarios sobre el servicio de transporte. También apuntó que la redacción del proyecto del Metrocentro en su trazado entre el Prado de San Sebastián y Plaza Nueva estará finalizada en noviembre.

11/09/2005: El País

Sacar dinero al coche viejo Car Recycling se extiende al amparo de la normativa europea

PEDRO GÓMEZ DAMBORENEA

El Grupo Car Recycling nació en abril de este año y busca crecer al amparo de la normativa europea que obliga para el año 2007 a que se recicle el 85% de los vehículos. Hoy su presencia se reduce a País Vasco y Aragón, pero garantizan que en 2007, con 36 millones de inversión, estarán en toda España y Portugal.

En mayo de este año, Industrias López Soriano de Zaragoza y la vasca Car Recycling se encontraron en el camino en un proyecto empresarial coincidente, se fusionaron e iniciaron un proyecto conjunto de crecimiento. El nicho de negocio son los cerca de un

millón cien mil vehículos que cada año se dan de baja en España, vía Plan Prever, siniestro... Europa exige su reciclado y el viejo desguace debe ser sustituido por centros autorizados de tratamiento. Hasta ahora en España se recuperaba sólo el 75% de los coches (fundamentalmente la chatarra, el 70% del total), el resto iba al vertedero.

Detrás de Car Recycling hay dos grupos fuertes. Industrias López Soriano es un grupo aragonés ligado al automóvil. Car Recycling es una empresa constituida por Inssec - sociedad de inversiones donde están Juan Abelló, Matutes, Pedro Balvé y el BSCH- y por Reimasa, a su vez participada por siderúrgicos como Arcelor, Corporación Gestamp y Grupo Velasco.

El modelo de Car Recycling existe ya en otros países y se trata de aplicarlo en España y Portugal y sustituir a los viejos desguaces, un sector muy atomizado, con cerca de 3.000 centros. Javier Cervera, consejero del grupo, asegura además que todavía el 75% de éstos trabaja como hace dos años, no se ha adaptado a la normativa europea. Así, están alcanzando acuerdos con empresas ya existentes para incorporarlas al negocio.

Cervera asegura que van a constituir nuevas sociedades, comprar otras, asociarse o franquiciarse. Cualquier vía que les permita trabajar de una forma global y contar con presencia en 250 puntos en toda la Península. Actualmente cuentan con ocho centros que cubren País Vasco y Aragón, pero aseguran tener ya cerrados y para entrar en funcionamiento antes de fin de año centros que darán cobertura a Sevilla, Granada, Pontevedra y toda Cataluña.

Desmontar frente al triturado

En 2007 esperan que, con una inversión global de 36 millones de euros en activos productivos, la facturación sea de 40 millones y la empresa dé beneficios. El negocio requiere desmontar los vehículos, frente al triturado anterior, la retirada de todos los elementos peligrosos y el reciclado máximo. El Grupo Car Recycling, en la línea con el modelo que ya existe en otros países de la UE, quiere negociar directamente con los fabricantes de automóviles el reciclado y cobrar por un número de vehículos que se comprometan a reciclar.

Son conscientes de que el precio final va a ir al consumidor, pero estiman que la cuota que podrá pagarse en cada vehículo por el reciclado podría rondar los 100 euros, algo que no es mucho dinero en la compra de un coche. "El fabricante quiere un interlocutor que le diga que le va a realizar la descontaminación", asegura Cervera.

Las piezas y el almacén virtual

La venta de piezas usadas de los coches que llegan al desguace quiere seguir siendo una parte del negocio del Grupo Car Recycling, pero no con una estricta dimensión local. Javier Cervera, consejero del grupo, asegura que una de las principales bazas del negocio es contar con un almacén virtual de piezas. De esta forma, si alguien va a uno de sus centros a comprar una pieza usada, igual no la tiene en ese momento, pero sí para el día siguiente. Pero hacer un almacén virtual para dar simplemente este servicio no tiene mucho sentido. Car Recycling quiere entrar en el mercado internacional de las piezas usadas o prefabricadas.

La vía para la internacionalización del negocio sería la venta de piezas usadas en mercados donde los coches tiene una vida más larga. El principal camino son las empresas internacionales que se dedican a la refabricación, en otras palabras, a la limpieza y puesta a punto de piezas ya utilizadas y su posterior venta. Algunos de los grandes grupos del automóvil ya han entrado en este negocio. Car Recycling quiere convertirse en suministrador. Si se compromete con los fabricantes a reciclar un número de modelos al año se puede también comprometer a suministrar un número más o menos exacto de piezas usadas.