



Dossier de Prensa SIGRAUTO

(Del 27 de Abril de 2005 al 1 de Junio de 2005)

NOTICIAS

8/05/2005

- *Micoche.com*: Cien mil turismos madrileños dan cada año con sus hierros en el desguace por no conseguir subsanar las deficiencias detectadas en la ITV.

10/05/2005

- *Micoche.com*: Los ayuntamientos sí pueden cerrar los desguaces de coches que comercializan recambios usados funcionando sin permisos.

18/05/2005

- *Elmundomotor.es*: Los coches de Toyota serán reciclables en un 95% en el año 2015.

26/05/2005

- *El País*: Treinta millones de kilos de ruedas se acumulan en un vertedero en los límites entre Madrid y Toledo.
- *Elmundomotor.es*: Los fabricantes de neumáticos crean una sociedad de reciclaje

Junio 2004

- *Revista OCU-Compra Maestra*: Bienvenido, Mr. CARD

Primavera 2005

- *Revista ANEAC*: Extremadura - El mundo necesita conservar el medio ambiente, cuidar la tierra es cosa de todos.

8/05/2005: Micoche.com

Cien mil turismos madrileños dan cada año con sus hierros en el desguace por no conseguir subsanar las deficiencias detectadas en la ITV

Aunque la revisión de los coches es básica para evitar accidentes, los madrileños son algo remolones a la hora de realizar una revisión que es obligatoria a partir de los cuatro años de antigüedad del vehículo. Esta dejadez, informa el diario Metro, es uno de los motivos por los que, a día de hoy, el 22% del casi millón y medio de vehículos que acude anualmente a alguna de las 15 estaciones de Inspección Técnica de Vehículos madrileñas es rechazado, José Manuel Garallalde, responsable de la Dirección General de Industria de la Comunidad.

Además, cerca de 100.000 coches acaban siendo carne de desguace cada año, puesto que ni en las sucesivas revisiones que se les otorga acaban subsanando los problemas detectados y finalmente son dados de baja por la Dirección General de Tráfico. Los problemas más frecuentes que se detectan en las ITV madrileñas se refieren a la señalización del vehículo. De hecho, las luces son las que llegan en peor estado a estas inspecciones.

Además, los camiones y furgonetas son los vehículos que, en mayor medida, salen de la ITV sin el visto bueno de los operarios. Por el contrario, los taxistas no suelen dejar pasar la fecha de revisión. Aunque ha descendido el número de taxímetros manipulados, "siempre hay alguno –asegura Garallalde– que intenta colar un taxímetro trucado, pero el control es rígido y a día de hoy es prácticamente imposible que no lo detectemos". Los motoristas, afirma, son quienes menos acuden a estas inspecciones obligatorias. Poco menos de un tercio no luce la conocida pegatina de la ITV porque jamás pasa la inspección.

10/05/2005: Micoche.com

Los ayuntamientos sí pueden cerrar los desguaces de coches que comercializan recambios usados funcionando sin permisos

Eso es, al menos, lo que ha ocurrido en la localidad vizcaína de Ortuella. Su junta de gobierno municipal ha ordenado la clausura inmediata de la empresa Hierros y Recuperaciones Gutram S.L. "por carecer de licencia de actividad". La decisión de la Corporación obliga a la compañía a desmontar de inmediato sus instalaciones, situadas en la zona de Capetillo, en el límite territorial con los municipios de Santurtzi y Abanto. En el equipamiento, según han constatado los técnicos del Consistorio, se realizan, entre otras actividades, "el desguace de hierros y el tratamiento de escoria", lo que da empleo a una decena de trabajadores.

Según informa el diario El Correo, la medida de la institución local incluye asimismo el derribo de un pabellón anexo de aproximadamente 400 metros cuadrados de superficie, construido el pasado año. La nave, de estructura metálica y chapa, acoge un desguace de vehículos al final de su vida útil. No obstante, según el Ayuntamiento minero, la edificación de dichas instalaciones se efectuó igualmente sin contar "con la correspondiente licencia municipal". Por eso, deberá ser derruido.

18/05/2005: Elmundomotor.es

Los coches de Toyota serán reciclables en un 95% en el año 2015

El fabricante automovilístico japonés planea además una reducción de materiales contaminantes del 10% respecto a 1990 en Japón; la compañía aplaza la definición de objetivos para el resto del mundo hasta determinar sus actuales emisiones en 2007.

La compañía japonesa, según informa en su Cuarto Plan de Acción Medioambiental, que acaba de publicar, pretende reducir sus emisiones de CO2 en el año 2010.

Según este programa, las emisiones de CO2 en las actividades mundiales de producción se reducirán en un 20% por unidad producida en 2010 respecto a 2001. En el ámbito de las actividades logísticas, .

Para conseguir estos objetivos, Toyota pretende "incrementar dramáticamente la productividad" mediante el desarrollo de nuevas tecnologías que ayuden a reducir las emisiones, promover el uso de "nuevas energías" y "estudiar su introducción". En el ámbito de la logística, reducirá las emisiones "mediante mejoras en la eficiencia del transporte".

Por regiones, estas políticas pretenden alcanzar el objetivo de la Asociación de Fabricantes Automovilísticos Japoneses (JAMA) de reducir las emisiones de CO2 hasta los 140 gramos por kilómetro para 2009 en Europa. En Norteamérica no se plantean objetivos concretos, y Toyota señala que promoverá las tecnologías necesarias para alcanzar "la mejor eficiencia energética".

Así, la multinacional japonesa precisa que promoverá el desarrollo de vehículos limpios, en especial de los híbridos y la nueva generación de células de combustible, así como de nuevos combustibles (biocombustibles y sintéticos).

Más recuperaciones

Además de las medidas contra el cambio climático, el Plan de Acción Medioambiental aborda otras tres líneas de trabajo: el reciclado de recursos, la gestión de sustancias peligrosas y las emisiones de partículas contaminantes, además de establecer los grandes ejes del sistema de gestión medioambiental.

Los sistemas de reciclado se implantarán a un ritmo "sostenido" tanto en Japón como en Europa, con el fin de llegar a tasas de recuperación y reciclabilidad del 95% del vehículo para 2015. Por ejemplo, promoverá el desarrollo de nuevos métodos y herramientas de desmantelado de coches.

También pretende ampliar la utilización de materiales reciclables en la construcción de vehículos, por ejemplo del llamado 'Eco-Plástico Toyota': las tecnologías ya existentes deberían permitir utilizar hasta un 15% de materiales a base de resina en 2010.

En cuanto a las cuatro "sustancias de preocupación" --plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente, todos ellos metales pesados nocivos para la salud y el Medio Ambiente--, el objetivo es introducir en los mercados japonés y europeo vehículos con presencia cero de estos metales a partir de 2006, con una completa eliminación de los mismos en 2007.

El programa de gestión medioambiental incluye otras medidas, como el refuerzo de la formación de la plantilla y del diálogo con las comunidades locales, la promoción de la I+D en este ámbito, y la sensibilización de los conductores para una conducción más ecológica.

26/05/2005: El País

Treinta millones de kilos de ruedas se acumulan en un vertedero en los límites entre Madrid y Toledo

Madrid, 27 may (El País).- Una enorme mancha negra formada por 30 millones de kilos de neumáticos se extiende por un cerro situado en el límite de Seseña (Toledo) con Valdemoro (Madrid). Los escenarios de la película Mad Max no tienen nada que envidiar al paraje, situado a la altura del kilómetro 33,500 de la carretera de Andalucía: camiones, polvo, grúas, caminos estrechos a medio asfaltar y de doble dirección, donde dos turismos no caben en paralelo en la vía. Hay gasolineras vacías y de aspecto fantasmal, pocos carteles indicativos.

En este paisaje del límite de la Comunidad de Madrid se levanta un cementerio de 98.000 metros cuadrados, donde van a morir miles de neumáticos que llenan el ambiente de olor a caucho.

La empresa Disfilt, SA, se encarga del almacenaje y el reciclado de las ruedas. Su dueño, Victorino Villadangos, asegura que la finca (situada en su mayor parte en el término municipal de Seseña) tiene licencia como depósito, pero que nadie les ha marcado cuántas ruedas pueden depositar.

La acumulación de neumáticos ha sido denunciada por el grupo municipal de IU en Valdemoro. "Es peligrosísimo que haya aquí tantísimas ruedas. Puede haber un incendio, y el fuego se propagaría muy rápido", denuncia Javier Gómez, portavoz de IU en el Consistorio de Valdemoro.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha ha abierto expediente sancionador contra la empresa por supuesta "infracción muy grave de la Ley de Impacto Medioambiental". El Gobierno castellano-manchego denuncia que la empresa ha incumplido la declaración de impacto ambiental, "continuando el almacenamiento de los mismos [los neumáticos] sin autorización". La Junta acordó el 1 de abril, "como medida de carácter provisional, la suspensión de la entrada de neumáticos en las instalaciones", señala el comunicado. Pero la empresa ha recurrido la orden y los camiones procedentes de los talleres de coches siguen descargando 12.000 kilos de ruedas a diario.

Villadangos reconoce que a la empresa de reciclado le falta un número de identificación de gestor de residuos- "que he solicitado hace tres años", dice- para tener completamente los papeles del vertedero en regla.

Hay otro problema. La máquina que convierte las ruedas en un polvo negro y fino está parada desde el pasado mes de agosto, explica el dueño de la planta. "Son máquinas muy complejas; ahora me tienen que traer otra de Alemania", explica. "Si estuviese funcionando, el paisaje sería bien distinto, no habría tantas ruedas", reconoce. En la empresa trabajan siete personas.

El destino del polvo que sale de las ruedas trituradas es todo un misterio. "Es un secreto: con el polvo sacamos un material que sirve luego para cosas relacionadas con la construcción", cuenta el dueño.

El insólito paisaje que forman los 30 millones de kilos de neumáticos es un imán incluso para el mundo de la farándula. "Los responsables de un espectáculo han venido recientemente hasta aquí a rodar imágenes de la finca y las ruedas", concluye.

Los fabricantes de neumáticos crean una sociedad de reciclaje

Los principales fabricantes e importadores de neumáticos que operan en España han constituido 'Signus Evocalor', la primera sociedad encargada de recoger y gestionar los neumáticos usados.

Bridgestone, Continental, Goodyear-Dunlop, Michelin y Pirelli han puesto en marcha la nueva sociedad, sin ánimo de lucro, con el objetivo de responder al próximo marco jurídico que fijará la Administración central y las comunidades autónomas en materia de reciclado de neumáticos. Así, 'Signus Ecovalor', que representa el 90% del mercado en España, hará frente a todas las responsabilidades medioambientales que asumen los fabricantes e importadores de neumáticos en España.



El objetivo de la sociedad reside en buscar salidas al reciclado y valorización de los neumáticos usados que se generan en nuestro país. En la actualidad, estudia la organización y diseño de sistemas de recogida y gestión de reciclado que se adapten de una manera más eficaz a las necesidades de los fabricantes y de la sociedad.

'Signus Ecovalor', que estará plenamente operativa en todo el territorio nacional en 2006, prestará sus servicios a todos aquellos fabricantes e importadores que lo deseen, en cumplimiento de sus obligaciones medioambientales.

Gracias a sus aportaciones económicas financiarán todas las operaciones de gestión de los neumáticos usados (recogida, clasificación, triturado, reciclado y valorización). Además, fomentará la creación de nuevas infraestructuras para el reciclado en aquellas zonas donde no se cuente con medios suficientes.

Bienvenido, Mr. CARD

Gestión de los vehículos fuera de uso

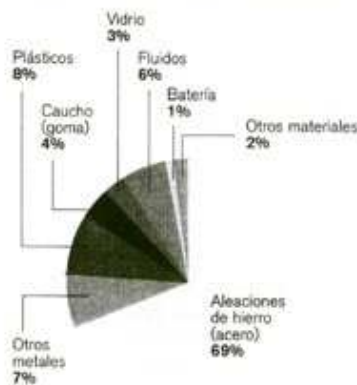


Los desguaces de coches están siendo sustituidos por los Centros Autorizados de Recuperación y Descontaminación (CARD). Estos centros valorizan y reciclan los materiales de un vehículo fuera de uso, y recogen sus residuos tóxicos. El medio ambiente está de enhorabuena.

Atravesamos una etapa fundamental en el proceso de implantación de la norma que regula la recuperación de los componentes de los vehículos fuera de uso. Para finales del año que viene, además de exigirse la descontaminación de todos los vehículos que se retiren de la circulación, deberá reciclarse, al menos, el 85% del peso del conjunto de sus materiales (hasta ahora sólo se reciclaba el 75%).

Los recién creados Centros Autorizados de Recuperación y Descontaminación (CARD, también llamados CAT) son los encargados de alcanzar estos objetivos. Teniendo en cuenta que el número de vehículos que se dan de baja al año es ya de 1,3 millones, ¿existen, a día de hoy, suficientes CARD?, ¿cómo funcionan?, ¿qué pasa si se deja un coche abandonado? Antes de responder a éstas y otras preguntas, veamos qué materiales componen un turismo.

MATERIALES DE UN COCHE



De los 850 kilos que pesa, de media, un turismo antiguo, la gran mayoría corresponden a materiales elaborados con aleaciones de hierro (sobre todo acero); un material que está siendo poco a poco sustituido por el aluminio y el plástico.

El acero sigue siendo el rey

Como puede observar en el gráfico, la gran mayoría de los materiales de un coche están fabricados a partir de aleaciones de hierro, sobre todo de acero. Se trata, principalmente, de la chapa, el chasis y los elementos del motor, materiales perfectamente reciclables. Sin embargo, el alto precio del acero (y su peso) ha impulsado su progresiva sustitución por otros materiales como el aluminio y los plásticos. De hecho, el porcentaje de acero en un turismo se ha reducido desde los años 70 de un 80% a un 69%. Si, los coches consumen ahora menos combustible, pero también es cierto que el plástico es un material más difícil de reciclar (un problema que tratamos en *La OCU solicita*).

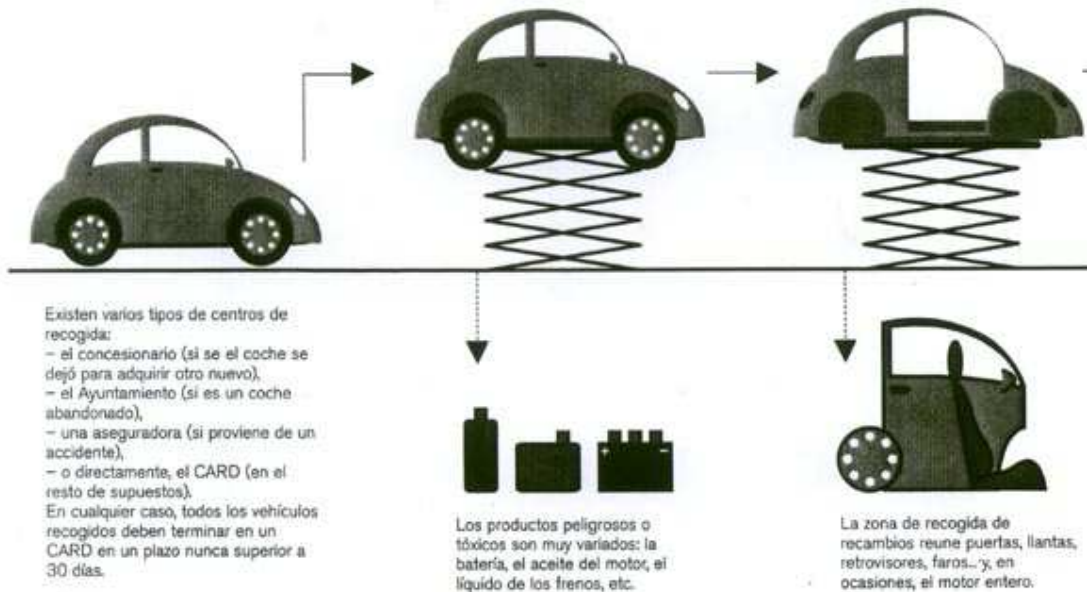
Otro factor a tener muy en cuenta es la amenaza para el medio ambiente que

EL ÚLTIMO KILÓMETRO

La gestión de un vehículo fuera de uso comienza en el mismo momento en que llega a un centro de recogida.

En el CARD, lo primero es descontaminar el vehículo (separando y tratando los componentes tóxicos).

A continuación, se desmonta las piezas que aún tengan valor como recambios de segunda mano.



supone la presencia de materiales tóxicos en un vehículo. Materiales como las baterías, los aceites y otros fluidos del motor que, en conjunto, representan el 11% de los residuos peligrosos generados anualmente en nuestro país. Residuos todos ellos susceptibles de contaminar los suelos y la atmósfera; por ejemplo, si quemásemos los cinco litros de aceite del cárter contaminaríamos la misma cantidad de aire que respira una persona en tres años.

Unos tóxicos, otros fácilmente reciclables y reutilizables, el caso es que el conjunto de todos estos materiales suma alrededor de un millón de toneladas de residuos al año. Sin contar otro millón de toneladas correspondientes a materiales y productos cambiados durante la vida útil del vehículo: la batería, el aceite del motor, los neumáticos, etc.

Hasta ahora, los desguaces tradicionales reciclaban más o menos el 75% de los materiales utilizados en la fabricación de cada coche, casi exclusivamente el acero. Un trabajo que se repartían unas 3.500 empresas, casi todas de pe-

queño tamaño, con escasa capacidad de control medioambiental y, algunas de ellas, ilegales. De hecho, los materiales más contaminantes se abandonaban en cementerios de coches o vertederos ilegales. Afortunadamente, la normativa y los medios están cambiando.

Objetivo: el 85%

La normativa actual es fruto del desarrollo y la transposición (en 2002) de una directiva europea. Entre sus propuestas destaca la creación de una red de Centros Autorizados de Recuperación y Descontaminación (CARD) que garanticen la recogida y la gestión de los vehículos fuera de uso en todo el territorio nacional. Otro punto importante es aquel que establece que el propietario sólo tendrá que pagar las pertinentes tasas de la baja por entregar el vehículo; en caso de que el coche tuviese un valor negativo para el CARD, será el fabricante o importador el responsable de su reciclado. Además, la norma también exige (desde 2003) la

eliminación de ciertos metales pesados en el proceso de fabricación de cualquier coche.

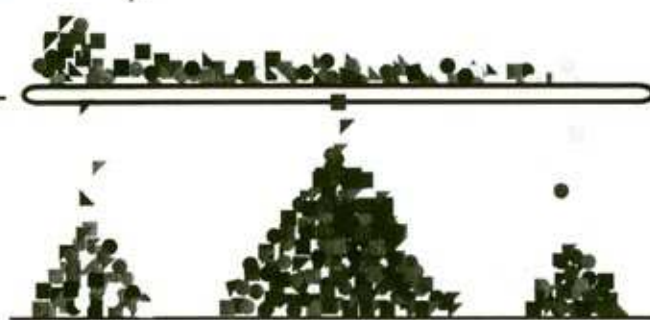
Más ambicioso aún es el calendario de objetivos. Antes de 2006 los CARD deben gestionar adecuadamente todo y cada uno de los materiales contaminantes del vehículo (en un plazo nunca superior a 30 días desde su recepción) y aumentar hasta el 85% del peso del coche el porcentaje de residuos reciclado sobre los residuos generados, independientemente del tipo de material.

Sin embargo, por muy eficaces que sean los nuevos CARD, las expectativas no son demasiado favorables: de momento sólo existen 264 centros autorizados, cuanto la propia Administración (en su Plan Nacional) estimaba en un millar el número de centros necesarios. Claro que reconvertir un desguace tradicional en un CARD exige una considerable inversión económica y profesional; además de la obtención de la autorización de la Comunidad Autónoma correspondiente.

Después, los restos del vehículo se compactan para transportarlo más fácilmente.



El proceso de triturado de los cubos compactados se realiza en el propio CARD o en una planta específica de fragmentación, donde se obtienen trozos de entre 20 y 40 cm. Por último se separan los distintos tipos de materiales, los más ligeros mediante aspiradores y ventiladores, y los metales por corrientes magnéticas. De este proceso se obtienen tres productos:



Plásticos, textiles y goma, que terminarán en un vertedero o una cementera como fuente de combustible.

Chatarra férrea, que se empleará en las fundiciones para volver a obtener acero.

Otros metales de los que eventualmente se puede recuperar el aluminio; el resto irá a un vertedero.

No abandone su coche

El nuevo marco legal obliga al propietario de un coche fuera de uso a darlo de baja llevándolo a un CARD o bien a un centro de recepción adecuado (vea, arriba, *El último kilómetro*). De hecho, si deja el coche abandonado, dado que se trata de un residuo peligroso, podría ser multado con hasta 1.200.000 euros; aunque se trata más de una cuestión de conciencia ecológica que de penalización.

Desde febrero de este año, el propietario deberá aportar ciertos documentos junto con el vehículo fuera de uso: su permiso de circulación, la tarjeta de inspección técnica, una fotocopia cotejada del abono del último recibo del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (si tiene menos de 15 años) y, evidentemente, la solicitud de baja en impreso oficial. Esta solicitud es un certificado con cinco copias que le darán en el mismo lugar donde lleve el coche. Una vez

lo haya rellenado y en el mismo momento en que lo devuelva recibirá una copia que justifica la baja del vehículo (el certificado de destrucción): una copia rosa si entregó el coche en un CARD (la baja definitiva) y azul si lo hizo en un centro de recepción (el justificante de la entrega correcta).

El único dinero que el propietario tiene que abonar es la tasa de la baja del vehículo, que actualmente asciende a 6,60 euros y que deberá hacer efectiva donde entregue el coche y la documentación; aunque si su vehículo tiene más de 15 años de antigüedad le saldrá gratis. La entrega del vehículo no le supondrá coste adicional alguno, incluso aunque carezca de valor de mercado; eso sí, el coche deberá mantener la carrocería y el grupo motopropulsor propio.

Y aquí acaba la responsabilidad del propietario. El CARD será el encargado de entregar posteriormente a la Dirección General de Tráfico toda la documentación y las tasas.

LA OCU SOLICITA

• A LOS FABRICANTES:

Aumentar en sus vehículos la proporción de piezas fácilmente reciclables y, a ser posible, fabricadas a partir de materiales ya reciclados.

Proporcionar a los CARD manuales con la información técnica necesaria para facilitar las tareas de reciclado de sus vehículos.

Utilizar el menor número de tipos de plástico distintos; y marcar las piezas de más de 100 g, de forma que puedan identificarse según el tipo de plástico empleado.

• A LAS ADMINISTRACIONES:

Garantizar el funcionamiento del nuevo proceso, informando fielmente del cumplimiento de los objetivos.

Sensibilizar a los ciudadanos sobre las ventajas económicas y medioambientales del proceso, incidiendo contra el abandono de los coches.

Difundir la situación exacta de los CARD disponibles en cada Municipio o (en su defecto) Comunidad Autónoma.

Concretar cómo se va a desarrollar el mercado de piezas usadas.

Controlar la gestión de los residuos que genera un vehículo a lo largo de su vida útil: el cambio de neumáticos, de aceite o de la batería suma una cantidad de residuos tan grande como los materiales finales del coche.

• A LOS CARD

Desarrollar el reciclado químico y la recuperación energética de piezas de plástico. En muchos casos son métodos más beneficiosos para el medioambiente que el reciclaje mecánico.

Realizar mayores esfuerzos en la recuperación de materiales, la descontaminación de vehículos y la gestión de los residuos. ■

EXTREMADURA

EL MUNDO NECESITA CONSERVAR EL MEDIO AMBIENTE, CUIDAR LA TIERRA ES COSA DE TODOS



Plantando un pino

Estimados compañeros y lectores, por haber nacido en Tomavacas, en el Valle del Jerte, en la provincia de Cáceres, y ser un enamorado de la naturaleza, me permito escribir esta infonnación por si a través de ella podemos conseguir que nuestro sector, el del Auxilio en Carretera, en nuestra pequeña parcela podamos ayudar a conservar el medio ambiente.

Me permito enviaros una fotografía que actualmente está plasmada al natural en una empresa paralela del Grupo DOCU muy relacionada con nuestro sector que es el CARD. Si conseguimos que los residuos de los accidente que recogemos, que a veces no solo son del vehículo que recogemos sino de otros residuos que había ya en el lugar, estaremos ayudando a que este planeta que poco a poco nos lo estamos cargando, conseguiremos poner nuestro granito de arena.

En la mayoría de los casos trabajamos para dar un bienestar a nuestros hijos y quedarles alguna herencia, pero como no cambiamos de forma de actuar y la administración sea más eficaz en el cumplimiento de las leyes, la herencia que le vamos a quedar será hambre, desastres ecológicos, miseria, y todo porque me da igual. Leyes que no cumplimos porque nuestros representantes que son los que cobran para hacerlas siguen cobrando después de legistarlas y que no se cumplen. Vertederos incontrolados, residuos de automóviles por doquier, incendios intencionados, pilas que no se recogen por falta de atención de la administración, y así un montón de cosas que todos conocemos.

En Extremadura y lamento decirlo, ya que si tuviéramos industrias no estaríamos en primera línea europea con el medio ambiente, y además por tener



Asistentes a los cursos de Card Extremadura

una administración que más o menos se está preocupando de hacer las cosas bien. Disfrutamos de unos bellos paisajes en comarcas que me gustaría que conocierais, Valle del Jerte, las Hurdes, Valle del Ambroz, El Valle de la Vera donde está enterrado el emperador Carlos V, Comarca de las Villuercas donde se encuentra ubicado el Monasterio de Guadalupe, La Siberia, y como no en ciudades monumentales como Cáceres, Patrimonio de la Humanidad y aspirante a Ciudad Europea 2016, y la bella ciudad romana de Mérida. Todas estas comarcas rodeadas de un paisaje natural, sin contaminación y pueblo aun sencillo, llano y espléndido, con su gastronomía de nuestro especial jamón de bellota y nuestros vinos con denominaciones de origen.



Atentos aprenden el proceso de descontaminación

Desde esta edición de la revista ANEAC quiero invitar a España y Europa a que nos concienciamos que si no colaboramos todos a conservar la tierra seremos exterrinados.

Os invito a que conozcáis esta tierra, Extremadura, casi la desconocida, sin embargo toda aquella persona que nos visita se va contenta y con ganas de volver otra vez a estas tierras de conquistadores y aun en el año 2005 muchas de ellas siguen siendo tierras salvajes con muchas actividades de caza, turismo rural, gastronomía, etc.

Una vez más, desde esta vuestra tierra, Extremadura, para España y Europa. Un abrazo.

Jesús Domínguez Cuesta