

ENTREVISTA

«El 80% de las ruedas de Aragón termina en césped»

José María Bermejo DIRECTOR DE DESARROLLO DE MERCADOS DE SIGNUS

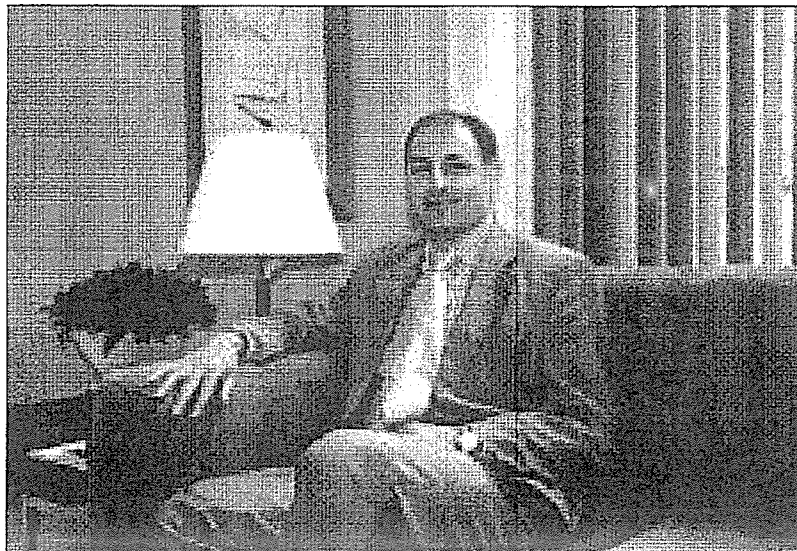
NACIDO ► EN MADRID, EN 1957
TITULADO ► EN CIENCIAS QUÍMICAS
TRAYECTORIA ► DE TRABAJAR EN UN LABORATORIO DEL CSIC EN PRUEBAS RELACIONADAS CON NEUMÁTICOS PASÓ A LA ASOCIACIÓN DE FABRICANTES DE PIEZAS DE CAUCHO, DONDE LLEGÓ A DIRECTOR TÉCNICO Y DE MEDIO AMBIENTE, HASTA QUE SE CREÓ SIGNUS.

M.NAVARCORENA
mnavarc@aragon.es
ZARAGOZA

Signus es el mayor sistema integrado de gestión de neumáticos fuera de uso que opera en Aragón, con un volumen de recogida, en el mercado de reposición, que alcanzó las 8.700 toneladas en el 2007. Durante tres días participó en la recientemente celebrada ExpoRecicla, la feria internacional que sobre el reciclaje se celebró en Zaragoza. Y es que desde que en mayo se inaugurara la planta de tratamiento en el Parque Tecnológico de López Soriano, en Aragón, todas las ruedas desechadas se recuperan en esta moderna instalación.

– **¿Dónde acaba la rueda que un conductor aragonés deja en el taller al cambiarla por otra nueva?**

– Los datos del 2007 cifran en 8.700 las toneladas de neumáticos que recogemos en la comunidad. El 8% de esa cantidad, unas 700 toneladas, tiene todavía un potencial de uso y puede ser recauchutado,



►► José María Bermejo participó como ponente en la feria ExpoRecicla.

NEJIRA SOLER

pero prácticamente no entra de nuevo en el mercado y es exportado a países en desarrollo, fundamentalmente. Y las 8.000 restantes se valorizan, separando sus componentes y transformándolos. Porque el verdadero reciclado es cuando esos materiales se utilizan para otros usos.

– **Todos los neumáticos recogidos en Aragón se trituran y tratan en la planta de López Soriano. Pe-**

ro, ¿cómo se aprovechan esos materiales resultantes?

– El componente principal es el caucho, además de la fibra textil y el acero. Y entre el 70 y el 80% lo consumen infraestructuras y pistas deportivas, césped artificial y parques infantiles. En la actualidad hay un boom de estos productos.

– El pasado año se escuchó que las carreteras se iban a construir con

caucho procedente de neumáticos reciclados. ¿Qué ha pasado con esa propuesta?

– **Una orden interna enviada por el Ministerio de Fomento señalaba que se utilizase este tipo de betún modificado en aquellas carreteras donde sea técnicamente y económicamente viable. En autovías, por ejemplo, sí que es rentable. Porque utilizar el corcho**

no es necesariamente más caro, ya que ese pequeño incremento se amortiza con ventajas como el bajo coste por mantenimiento y la larga duración. Por ejemplo, una de las propiedades es su elasticidad, lo que retrasa la aparición de grietas en las carreteras.

– **¿En ciudad también podría utilizarse?**

– Experiencias desarrolladas en Barcelona y Valladolid demuestran que el caucho reduce el ruido de los coches entre tres y cinco decibelios. Por lo que en grandes vías o en circunvalaciones tiene sus ventajas. Pero también se usa en ingeniería civil, para balsas de infiltración y capas de drenaje, ya que favorece el paso y la salida del agua.

– **Imagino que tratar las ruedas y darle salida como residuo tiene unos gastos que revertern en los precios de venta de las ruedas.**

– El coste es relativamente bajo, con unas tarifas que suponen alrededor de un 1% del precio. Pero como consecuencia de la eficaz ges-

► EN CARRETERAS

«El caucho reduce el ruido de los coches entre tres y cinco decibelios»

tion llevada a cabo por SIGNUS, se han optimizado costes y para el 2008 se han reducido las tarifas en un 14,8% en términos reales, si se tiene en cuenta el IPC del 4,2%. Hay que decir que en SIGNUS hay 90 productores adheridos, desde grandes multinacionales a pequeños importadores.

– **¿Cómo diseñan las rutas de recogida?**

– En España, SIGNUS cuenta con más de 27.000 talleres adheridos, y en Aragón, con unos 1.100. Por lo general, en municipios con más de 20.000 habitantes se acude al taller cuando este acumula 50 ruedas de turismo o diez de camiones. Mientras que en los de menos de 20.000 habitantes, es cada recogedor el que diseña su propia ruta y su frecuencia. ■