

## Un repaso rápido a estos siete años



SIGRAUTO



V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD:  
Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea  
Cámara de Comercio de Zaragoza 13 de Septiembre de 2007

### 1 Situación de partida



Mala imagen del sector

Gran número de “asentamientos de vehículos”  
La gran mayoría en condiciones inadecuadas

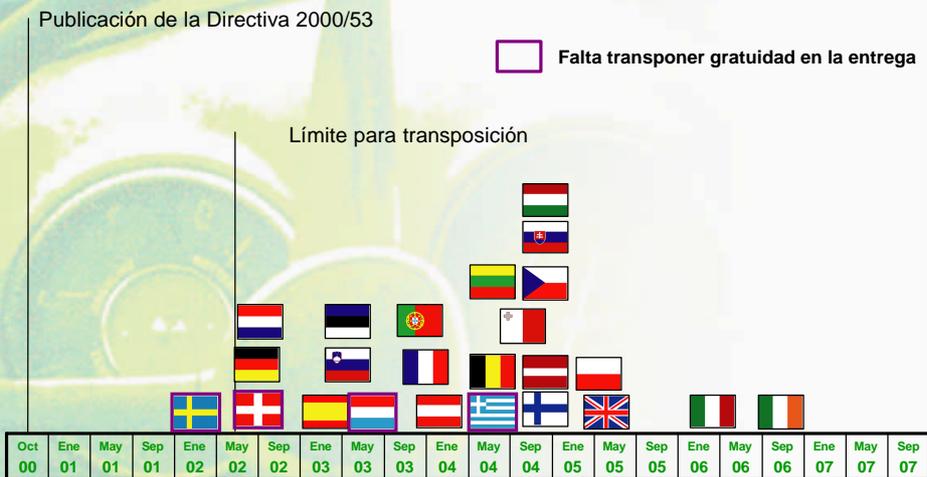


V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea

## 2 El proceso de transposición



En algunos casos han sido necesarios 6 años



V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea

## 3 Primeros cambios



Debían adaptarse las instalaciones que tratasen los vehículos

El Real Decreto 1383/2002 establece unos requisitos técnicos mínimos de las instalaciones para poder obtener la autorización como CAT que pueden resumirse de la siguiente forma:

- ✍ Zonas de recepción, descontaminación, almacenamiento de componentes y de vehículos descontaminados adecuadas al número de vehículos a gestionar.
- ✍ Depósitos adecuados para almacenar separadamente los distintos residuos extraídos durante la descontaminación.
- ✍ Cubiertas en las zonas de descontaminación y en las de almacenamiento de residuos y componentes.
- ✍ Sistemas de recogida y tratamiento de aguas residuales y pluviales.

V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea

## 4 Primeros cambios



Al tratarse de residuos peligrosos era aún más complejo

La lista Europea de residuos incluye a los vehículos fuera de uso sin descontaminar entre los peligrosos y esto implica que quien quiera gestionarlos debe ser gestor de residuos peligrosos lo que implica:

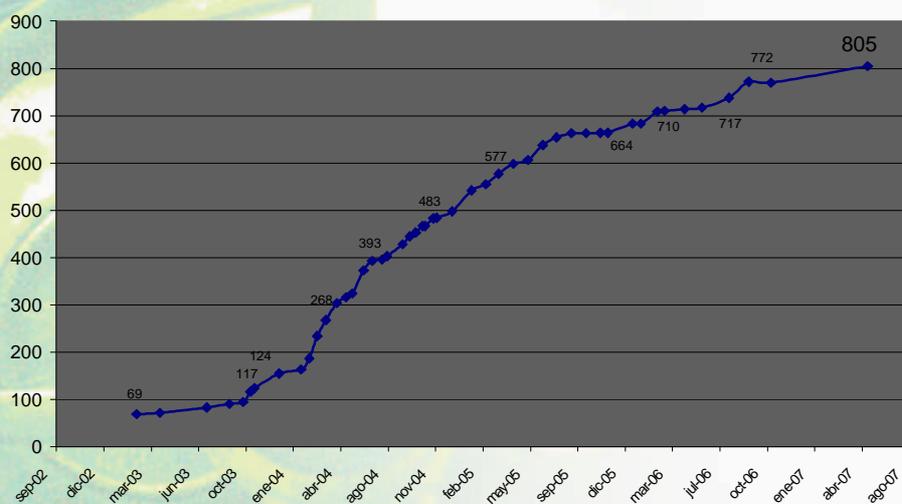
- ✍ Obligación de contar con un seguro de responsabilidad civil y ambiental que cubra los posibles daños.
- ✍ Fianza que cubra los posibles costes de gestión si la empresa deja de funcionar .
- ✍ Contar con un registro con información pormenorizada de las actividades realizadas, vehículos gestionados, residuos generados, etc.
- ✍ Obligación de enviar una serie de informes periódicos a las Consejerías con los datos anteriores.

V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europe

## 5 El proceso de autorización



Las CC.AA. han realizado un excelente trabajo

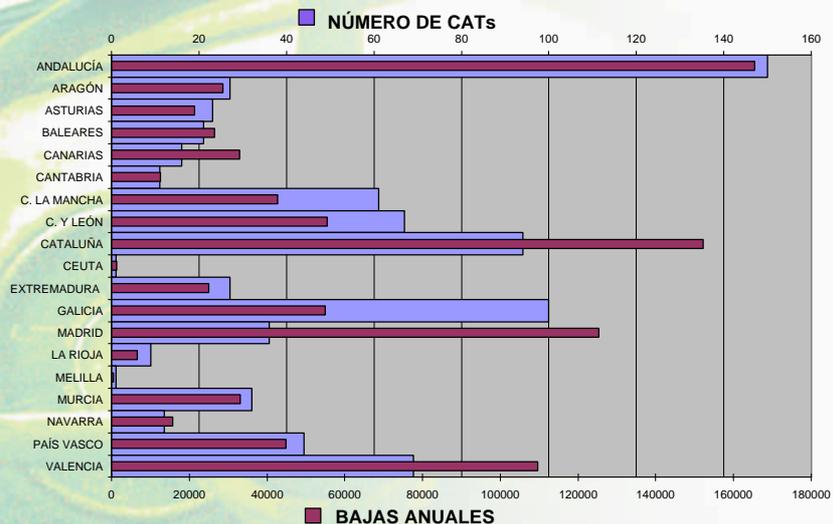


V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europe

## 6 El proceso de autorización



Las CC.AA. han realizado un excelente trabajo



V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea

## 7 La transformación de un sector



Situación Actual: Centros reconvertidos en industrias

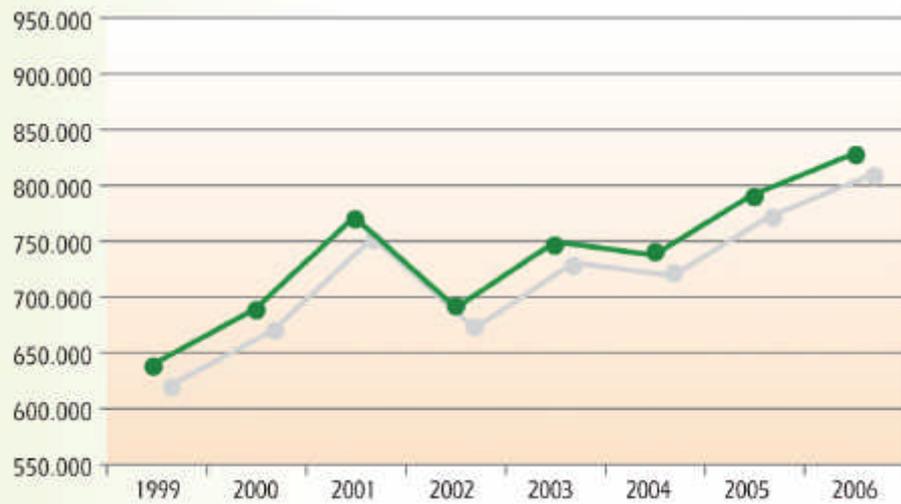


V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea

## 8 Algunas cifras



Evolución del número de bajas de turismos

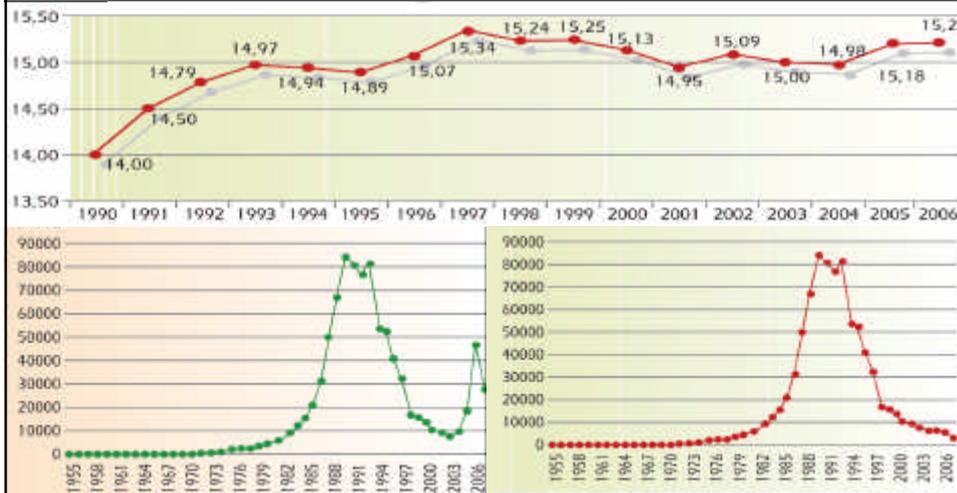


V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea

## 9 Algunas cifras



Antigüedad media de las bajas anuales de turismos y distribución 2006



Sin eliminar el efecto de las bajas por exportación

Eliminando el efecto de las bajas por exportación

V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea

# 10 La cadena de tratamiento



Una cadena algo distinta a la de otros residuos



V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europe

# 11 La cadena de tratamiento



Una cadena algo distinta a la de otros residuos

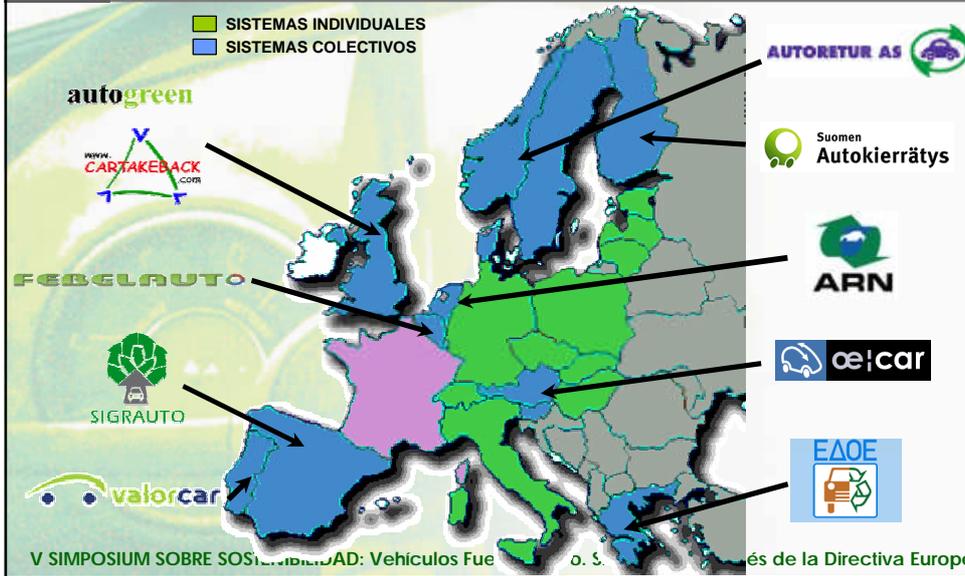


V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europe

## 12 Situación en Europa



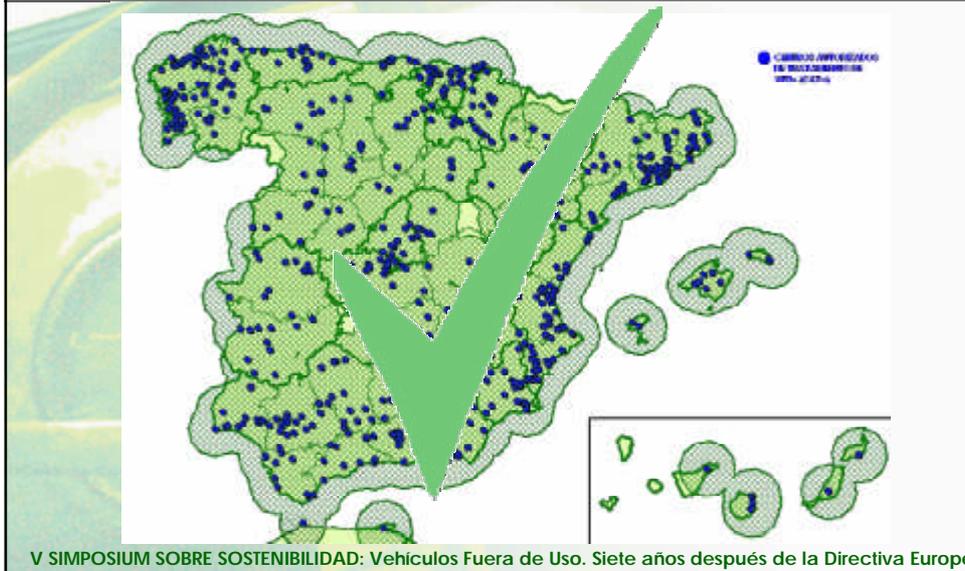
Dos opciones basadas en el mismo enfoque



## 16 ¿Y cómo está España?



Posiblemente el EE.MM. con mejor grado de cobertura



## 13 ¿Y cómo está España?



SIGRAUTO

### Sistema de tramitación de bajas y papel del certificado de destrucción

✍ España es uno de los EE.MM. donde mejor está funcionando este tema (en la UE se estime que todavía sólo un 40% de los vehículos se dan de baja a través de los CATs). Los motivos principales son:

- ✍ La baja está ligada al certificado de destrucción
- ✍ La baja es necesaria para no seguir pagando el IVTM
- ✍ El sistema de vigilancia (Consejerías, SEPRONA, etc) es adecuado.
- ✍ Existe un buen nivel de información al usuario

**EL SISTEMA DE BAJAS PRONTO SE VERÁ INCLUSO MEJORADO CUANDO SE INSTAURE EL SISTEMA DE BAJA TELEMÁTICA SOBRE EL QUE ACTUALMENTE TRABAJA LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO**

V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea

## 14 ¿Y cómo está España?



SIGRAUTO

### Calidad de la información y nivel de informatización.

✍ España cuenta con un sistema de control de los residuos peligrosos bien estructurado y gracias a las memorias anuales de residuos se tiene un buen nivel de información.

✍ Prácticamente la totalidad de los CATs (por no decir todos) cuentan con al menos un ordenador con conexión a internet.

✍ Aproximadamente el 35% de los CATs cuenta con página web y muchas de ellas son de muy alta calidad.

✍ Existen aplicaciones específicas desarrolladas para la gestión de los CATs bastante extendidas.

✍ Hay una oferta importante de piezas reutilizadas en internet.

V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea

## 15 ¿Y cómo está España?



### Grado de cooperación entre los distintos sectores afectados.

- ✍ El grado de cooperación entre los principales sectores (desguaces, fragmentadores y fabricantes e importadores de vehículos) puede considerarse único.
- ✍ AEDRA, ANFAC, ANIACAM y FER llevan más de 15 años colaborando en este campo.
- ✍ SIGRAUTO nace fruto de esa colaboración como entidad coordinadora de los esfuerzos de los distintos sectores y es el foro en el que se analizan los problemas y se establecen las directrices a seguir de forma conjunta.
- ✍ Cuando se analiza el grado de representatividad de SIGRAUTO uno se encuentra con que en ella se encuentran representadas todas las marcas de vehículos, unos 600 desguaces (la asociación más numerosa de desguaces de la UE) y todos los fragmentadores.

V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea

## 17 ¿Y cómo está España?



### Nivel de aceptación de sistemas de valorización energética..

Estados Miembros	Porcentaje de sustitución
Holanda	83
Suiza	47,8
Austria	46
Noruega	35
Francia	34,1
Bélgica	30
Alemania	30
Suecia	29
República Checa	24
Hungría	10
Reino Unido	6
Dinamarca	4
Finlandia	3
Italia	2,1
España	1,3
Polonia	1
Irlanda	0

Niveles de sustitución de combustibles alternativos en la industria cementera

Fuente : Documento encargado por la Comisión para la elaboración de la nueva estrategia de los residuos

V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea

## 18 Los retos del futuro



SIGRAUTO

### Búsqueda de vías para incrementar los niveles de recuperación

- La propia Comisión deja claro que los retos para aumentar los niveles de recuperación y poder alcanzar el 95% en el 2015 pasan por el desarrollo de las denominadas **tecnologías de separación post-fragmentación** y no por la retirada de elementos en los CATs.
- El objetivo de estas tecnologías debe ser fundamentalmente el de poder separar los distintos **plásticos y gomas** para su aprovechamiento posterior al tiempo que separan la fracción orgánica (valorizable) de la inerte (que se puede como material sustitutivo de ciertas aplicaciones).

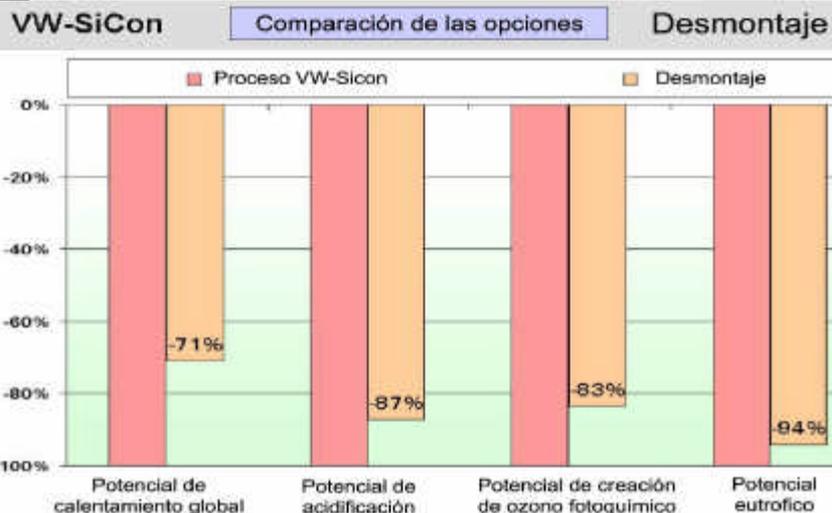
V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europe

## 19 Los retos del futuro



SIGRAUTO

### Comparación de las ventajas de las tecnologías postfragmentación

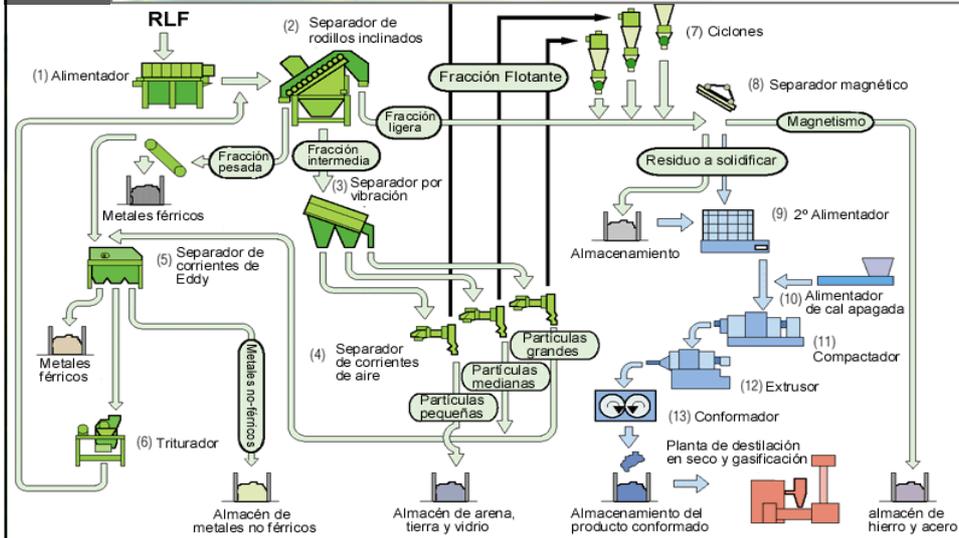


V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europe

## 20 Tecnologías postfragmentación



Utilizan diversos medios mecánicos, inductivos, etc.



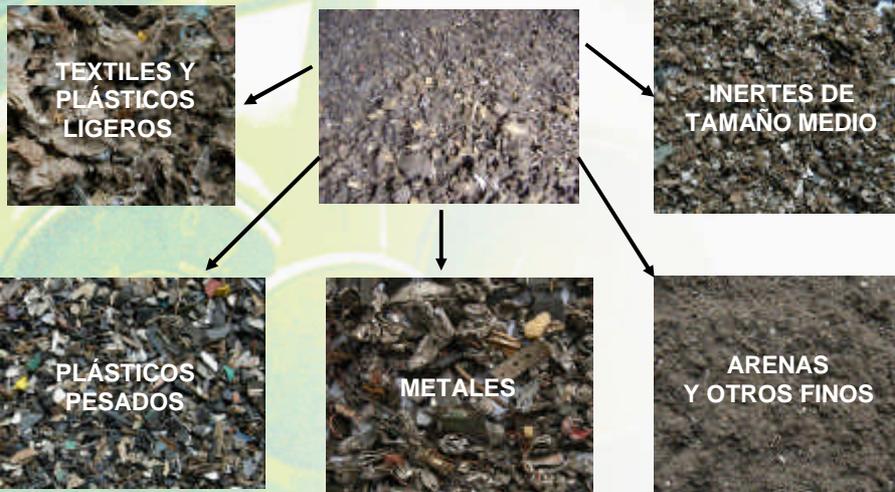
V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europe

## 21 Tecnologías postfragmentación



Algunos ejemplos de materiales que se obtienen

### RESIDUO LIGERO



V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europe

## 22 Tecnologías postfragmentación



### Problemática

- ✍ **Su desarrollo se ha visto en parte frenado debido a la incertidumbre sobre la revisión de los niveles que recientemente ha aclarado la Comisión.**
- ✍ **Se trata de inversiones muy elevadas y es necesario tener asegurado el suministro del residuo.**
- ✍ **Los productos obtenidos teóricamente podrían tener salida pero realmente no existe mercado. La propia Comisión habla de falta de impulso por parte de los fabricantes de plásticos de la utilización de plásticos reciclados.**

V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea

## 23 Los niveles de recuperación



### Actuaciones de SIGRAUTO

De cara a analizar las posibilidades de emplear el residuo que se obtiene tras la fragmentación de los vehículos como combustible alternativo en los hornos de cementeras, SIGRAUTO y FER han suscrito un convenio de colaboración con la Agrupación de Fabricantes de Cemento de España (OFICEMEN)



**Oficemen**



V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea

## 24 Los niveles de recuperación



Actuaciones de SIGRAUTO

**SIGRAUTO lleva muchos años siguiendo el desarrollo de todas las tecnologías postfragmentación e investigando otras muchas alternativas y posibilidades**



V SIMPOSIUM SOBRE SOSTENIBILIDAD: Vehículos Fuera de Uso. Siete años después de la Directiva Europea