

23 de Octubre de 2003

**ecoAUTO: Asociación
Nacional de Recicladores
Ecológicos del Automóvil**

**José Manuel de Gregorio Ariza
Secretario General**

El Real Decreto español, (trasposición de la Directiva sobre VFU) equipara prevención y gestión no sólo de los VFU sino también de sus componentes.

“Establecer medidas para prevenir la generación de residuos procedentes de los vehículos, regular su recogida y descontaminación al final de su vida útil, así como las demás operaciones de tratamiento, con la finalidad de mejorar la eficacia de la protección ambiental a lo largo del ciclo de vida de los vehículos” (Artículo 1. Objetivos)

Los productores de vehículos se harán cargo de los que comercialicen o hayan comercializado que les sean entregados

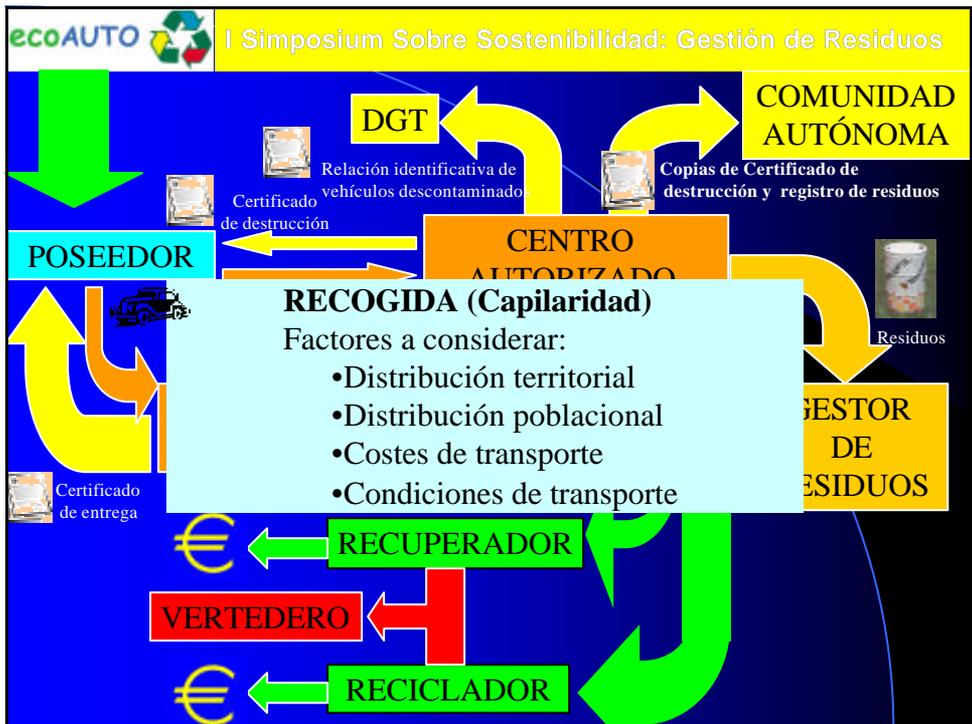
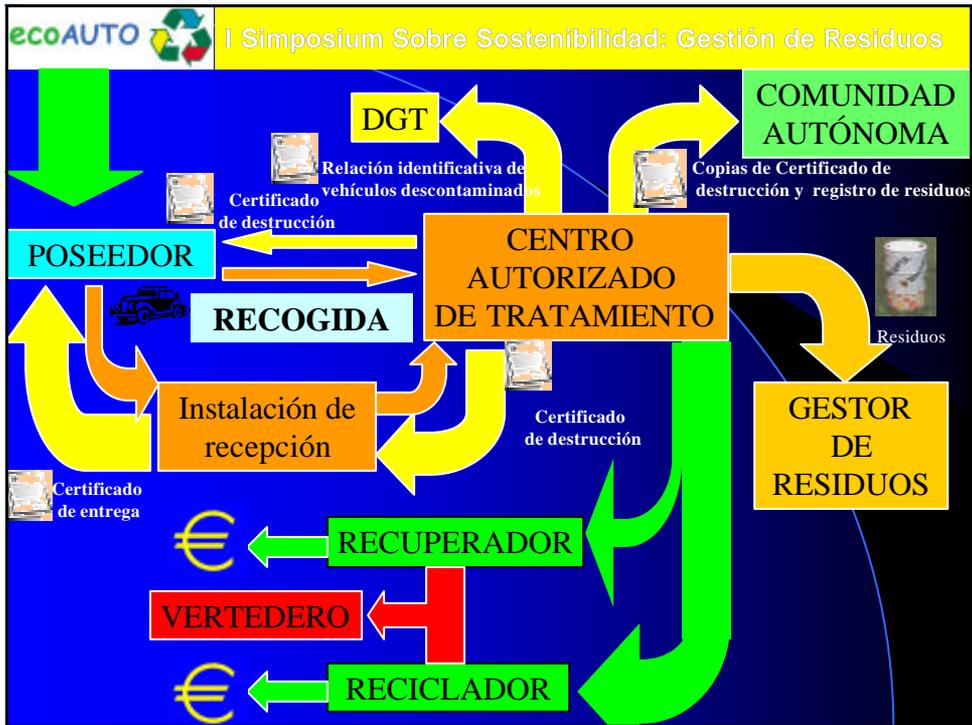
Los trasladarán a un centro autorizado de tratamiento para que proceda a su descontaminación (CAT)

Garantizarán la disponibilidad de instalaciones de recepción en todo el territorio nacional

Los productores de componentes de los vehículos establecerán sistemas de recogida de aquellos, cuando por avería, razones de seguridad u obsolescencia deban sustituirse, para que sean entregados a gestores autorizados que los traten o valoricen.

Los Agentes económicos podrán establecer Sistemas de recogida de los Vehículos o de sus componentes para su posterior descontaminación y correcta gestión ambiental



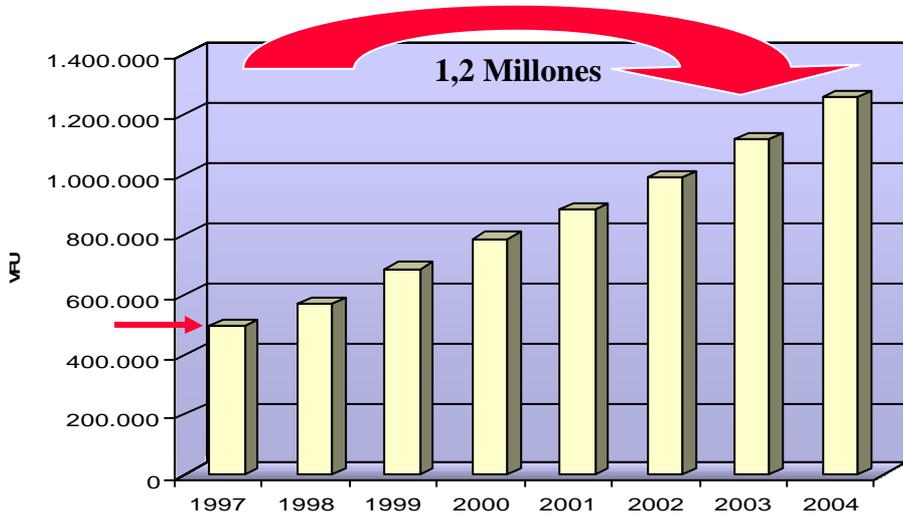




ecoAUTO  I Simposium Sobre Sostenibilidad: Gestión de Residuos

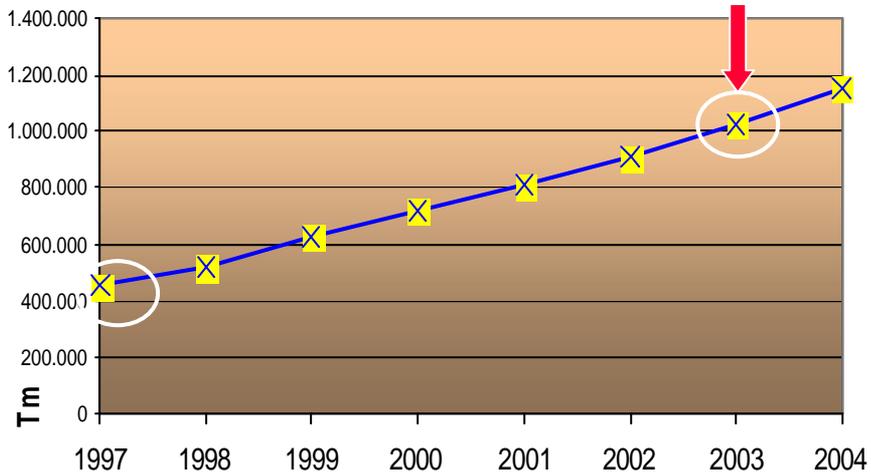
¿De qué cifras
estamos
hablando?

Nº DE BAJAS DE VEHÍCULOS 1997-2004

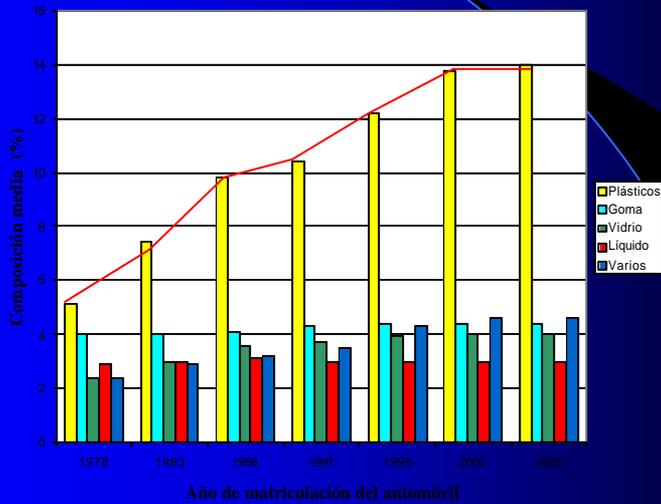


Peso de VFU 1997-2004

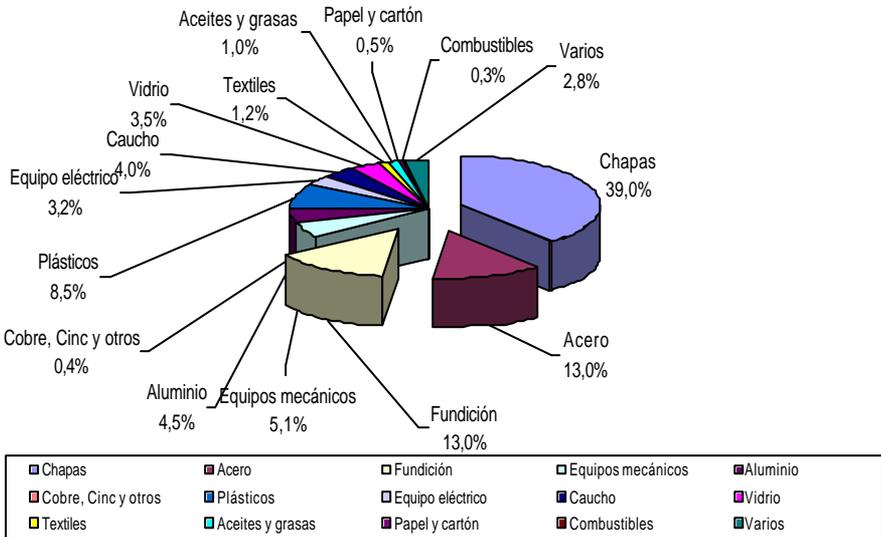
1.000.000 Tn de Residuos a Gestionar



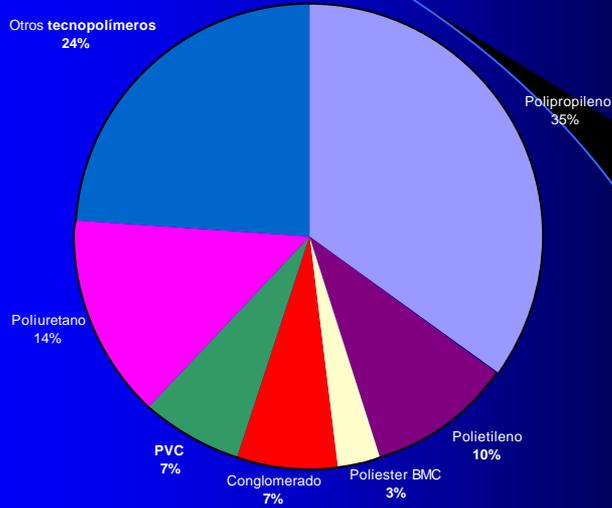
Evolución de determinados materiales (%)
en la composición de un Vehículo,



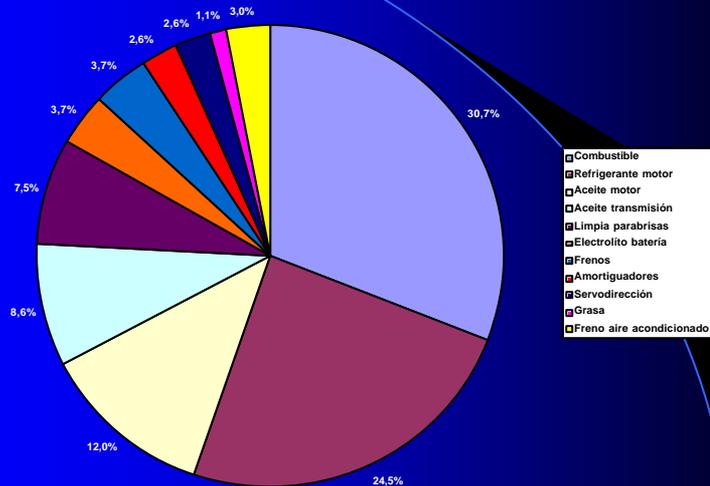
COMPOSICIÓN DE UN VEHÍCULO 2002



Distribución estimada de los residuos plásticos para un turismo usado



Líquidos en un VFU



VARIACIÓN DE LA MEDIA DE COMPOSICIÓN DE LOS VEHÍCULOS

MATERIALES	1976-1980	1986-1990	2001-2006
Acero	79%	72,4%	70,1%
Metales no férricos	2%	5%	4,9%
Plásticos	5%	8%	8,5%
Gomas	4%	5%	4%
Vidrio	2%	3,1%	3,5%
Líquidos	2%	2,6%	1,3%
Otros	6%	3,9%	7,7%

Fuente: Recycling International, Plan Nacional de VFU

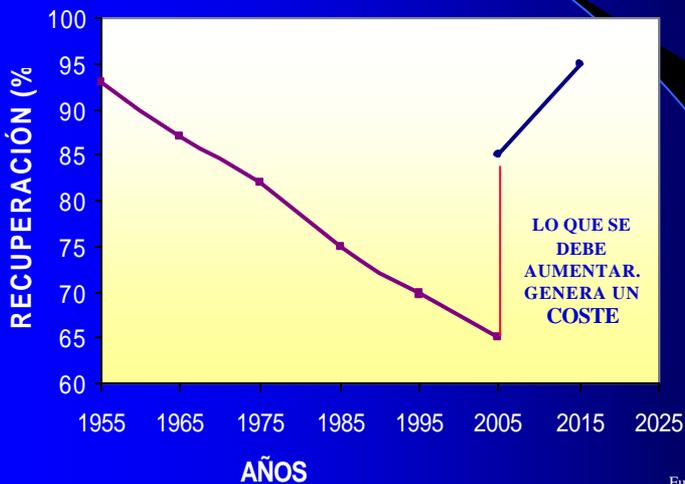
DESTINO DE LOS RESIDUOS DE LOS VEHÍCULOS DADOS DE BAJA 1997



DESTINO DE LOS RESIDUOS DE LOS VEHÍCULOS DADOS DE BAJA 1997 2003



RECUPERACIÓN DE MATERIALES CON LOS AÑOS



PLAN NACIONAL DE VFU (Superado)

OBJETIVOS

- ✓ Aplicación 2000-2006
- 100% VFU's gestionados en el 2006
- ✓ Desarrollo de una norma jurídica propia

INSTRUMENTOS

- 700 CARD's (3 tipos)
- 20 instalaciones fragmentadoras
- Adecuación de las actuales instalaciones

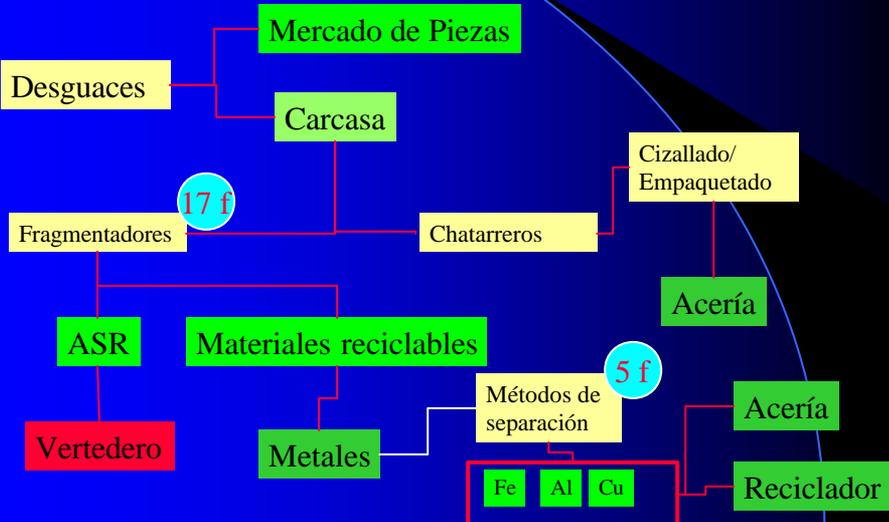
FINANCIACIÓN

- Corresponsabilidad compartida. Disposición adicional 3ª. Ley 10/98
- 240 M€/ 40.000 M de pesetas

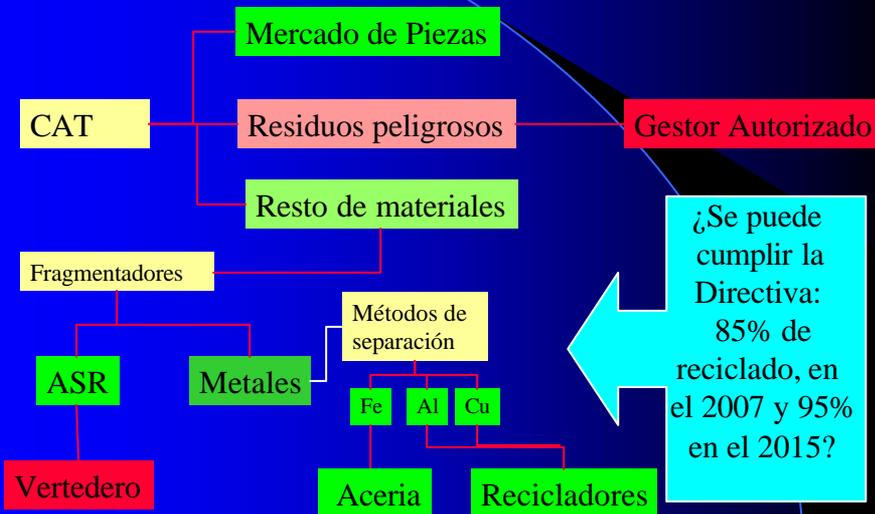
¿Como era/es y
cómo puede
quedar la
Estructura del
Sector?

Escenario Antes de la Directiva

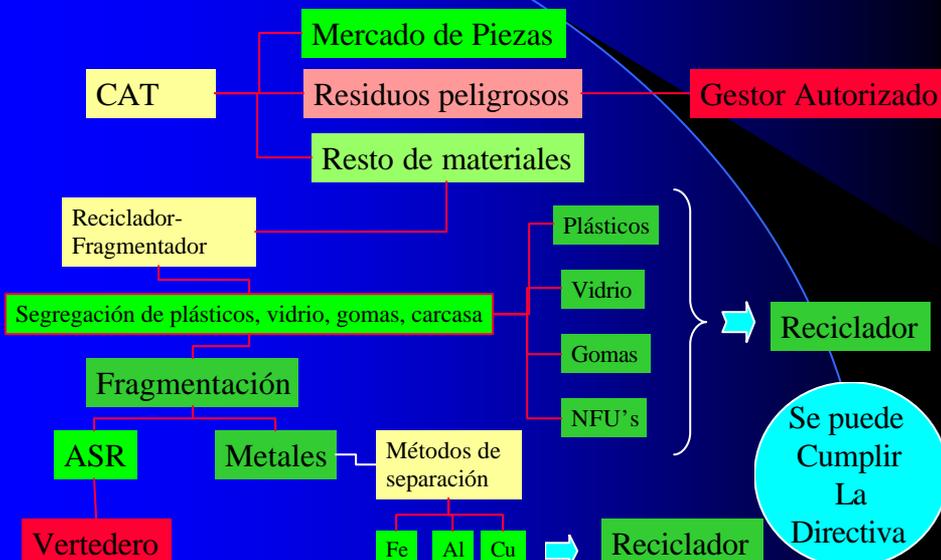
(El VFU no era residuo peligroso)



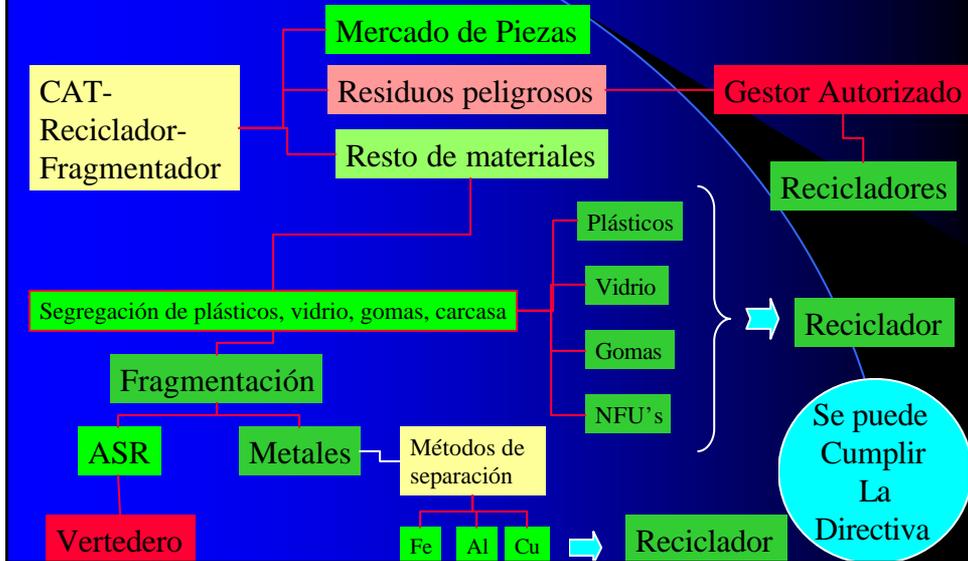
Posible escenario I



Posible escenario II



Posible escenario III



GESTIÓN = "PRODUCTO"



COMO "PRODUCTO" POSEE VALOR AÑADIDO

I+D+I

GENERA EMPLEO

CREA RIQUEZA

CONSERVA EL MEDIO

CARACTERÍSTICAS DE LA GESTIÓN

- ÁGIL (principio de proximidad)
- RENTABLE ECONÓMICA Y SOCIALMENTE
- ABIERTA(imaginación)
- AUDAZ (perspectiva de Futuro)
- PRINCIPIO DE LIBRE MERCADO

Las dificultades: versus nuevas oportunidades de negocio

- Las normativas ambientales, como elementos que “obligan” a las empresas a aumentar la reciclabilidad de sus productos, permiten aumentar la recuperación de materiales y disminuyen los residuos a vertedero (Recuperar Valor)
- Nueva variable a incorporar en las decisiones estratégicas de las empresas. (Libro Blanco de Envases y Embalajes)
- Herramientas utilizables para obtener ventajas competitivas (Empresa autorizada como CAT)

Perspectivas para el Sector

Desguaces (Los que solo descontaminen y vendan piezas)

El Sector del Desguace va a tener dos funciones: descontaminar –PAGAR- (se entregan los VFU a coste cero) los VFU y crear o potenciar un “nuevo” mercado – COBRAR- de piezas reutilizables y reciclables.

Aparición de una nueva estructura en la que sobreviva únicamente el operador mejor organizado, más eficiente y que cumpla con la legislación.

MATERIALES CON VALOR NEGATIVO

- Refrigerantes
- Aceite
- Líquido de frenos
- Líquido parabrisas
- **Baterías**
- Vidrio
- Neumáticos
- Tubos
- Espuma de PUR
- Pedazos de caucho
- Parachoques de plástico
- Cinturón de seguridad
- Fibras
- Rejillas de plástico
- Cubiertas de faros
- Tapacubos

Perspectivas para el Sector de los Chatarreros /Fragmentadores

El coste cero para el usuario final es uno de los puntos que defienden los fabricantes de automóviles. Estiman que hasta el 2015 no existirán valores negativos en el reciclado de los VFU. A partir de esa fecha???

No hay unanimidad en todos los agentes del sector acerca de este coste (Coste cero = con la venta de piezas y los metales se iguala el precio de la descontaminación, las inversiones necesarias para ser CAT, el gasto de la “gestión” de los residuos, ...) sobre todo para los que van a tratar y reciclar

MATERIALES CON VALOR POSITIVO

- Chatarra
- Hierro Fundido
- Motores eléctricos
- Radiador
- Motor y sistema de dirección
- Chasis
- Cables

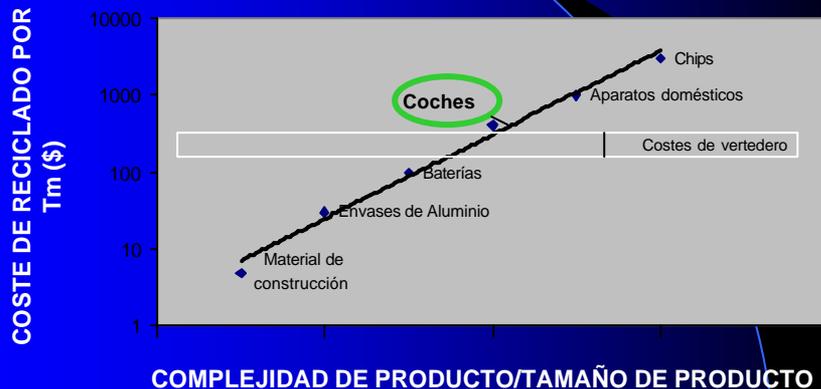
DEFICITS ACTUALES

- TRANSPOSICIÓN TARDÍA DE NORMATIVA EUROPEA
- PLANES Nacionales DE ACTUACIÓN EN BORRADOR/ o Superados
- DEFICIT DE INFRAESTRUCTURAS
- FALTA DE APOYOS

CONSECUENCIAS DE LOS DEFICITS

- Cuesta menos el "vertido" que la Reutilización y/o el Reciclado
- La empresa se muestra reticente a la implantación de la una Norma " No Definitiva".
- Planes en Borrador, escaso apoyo Institucional y muchas trabas administrativas
- Escasas o nulas infraestructuras para competencia
- Pocas iniciativas empresariales

RELACIÓN ENTRE COSTE DE RECICLADO Y COMPLEJIDAD DE PRODUCTO



Consumidor final

“En cualquier estrategia de gestión de residuos es incuestionable el hecho de que en último lugar el consumidor final es quien va a tener que sufragar los costes de estas actividades. Ya se trate de sistemas organizados por colectivos de empresas o por empresas individuales, de cualquier forma, el usuario final es el que va a tener que pagar los sobrecostes del tratamiento de los productos”.

(Logística Inversa Cap. 4 pág. 60)