

FERNANDO GARCÍA ARELLANO

El sector de la recuperación de vehículos fuera de uso ha situado a España en una posición aventajada respecto a otros países europeos. La imagen de los desguaces como un lugar mugriento con pilas de coches ya no se ajusta a la realidad. Hoy contamos con una importante red de centros, tecnológicamente avanzados, que conforman una infraestructura de recuperación de alta calidad, capaz de asegurar el correcto tratamiento medioambiental de los vehículos al final de su vida útil. Esta necesaria transformación, en palabras del presidente de la Asociación Española del Desguace y Reciclaje del Automóvil, Fernando García Arellano, la han protagonizado los profesionales del sector, siempre unidos y sin otra ayuda que la de su patrimonio, por lo que hoy pueden decir con orgullo que suyos son los méritos.

Preside la Asociación Española del Desguace y Reciclaje del Automóvil (AEDRA) desde su constitución en 1996. Supongo que será un orgullo escuchar que España es uno de los países mejor situados de Europa en lo que a la recuperación de los vehículos fuera de uso se refiere. ¿Podría explicarnos cómo han conseguido que, en poco más de una década, los viejos desguaces dispersos por toda la geografía nacional se transformen en modernos Centros de Tratamiento de Vehículos Fuera de Uso, considerados hoy un referente europeo?

Todo esto tiene una explicación, no ha sucedido porque sí. En 1993, en pleno proceso de adecuación de la nueva asociación AEDRA, nos incorporamos a la Asociación Europea de Desguaces EGARA, al entender que por aquellas fechas en el resto de Europa se hacían las cosas bien y que tenían más experiencia en cuanto a los temas medioambientales que afectan al tratamiento de los vehículos. Después de dos largos años pude comprobar que la fórmula que yo llevaba a las reuniones de Europa era rechazada de plano por todos los componentes y que, en el caso de Francia, se alzaban voces que me decían que no lo conseguiría. Todo esto era el aliarme con los fabricantes para que la responsabilidad que tenían al hacerse cargo del vehículo como residuo la asumieran nosotros y la compensáramos con el valor residual del mismo. Tras el abandono de la formación de EGARA, en 2002 fui uno de los más fervientes impulsores de la transposición de la directiva Europea para adaptarla al Real Decreto 13/83, con lo que demostré que se podía conseguir el acuerdo con

los fabricantes. De hecho, el propio presidente de EGARA se personó desde Noruega para felicitar me por el acuerdo que habíamos alcanzado y que daba paso a la constitución de la Asociación para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso, Sigrauto. Hoy en día no sólo somos un referente europeo, sino que a nivel mundial la actividad que realizan nuestras empresas está considerada como modelo e imagen del tratamiento de los vehículos fuera de uso y nuestra asociación, siendo una de las más numerosas del mundo, es ejemplo de buen funcionamiento.

La imagen que tenemos de un desguace aún es la de un taller repleto de grasa negra, con piezas y coches amontonados por todos los costados. Sin embargo, en la actualidad España cuenta con una infraestructura de recuperación de alta calidad que permite asegurar el correcto tratamiento medioambiental de los aproximadamente 900.000 vehículos que llegan al final de su vida útil anualmente en nuestro país. ¿A qué cree que se debe este desconocimiento de su realidad? Es cierto que la imagen que teníamos ha cambiado considerablemente en el transcurso de esta década. El periodo de adecuación ha sido largo y costoso pero hoy en día podemos estar orgullosos del resultado obtenido. Hemos pasado de no tener la confianza de nadie a disponer de los medios para dar de baja un vehículo sin tener necesidad de ir a las Jefaturas de Tráfico. Somos gestores administrativos de bajas, gestores autorizados de residuos... Y la imagen de suciedad ha cambiado por

la de modernos negocios que son la envidia de quienes nos criticaban. La realidad es que, como dice nuestro lema, la unión hace la fuerza y de ella la eficacia. Hoy somos un sector unido y fuerte.

Hace tiempo se quejaban de la falta de un censo exacto de los desguaces que hay en nuestro país, al englobarse su actividad junto a la que realizan las charrerías. ¿Sigue esto así?

Tenemos el mismo epígrafe en la Delegación de Hacienda, pero en lo que se refiere a la Consejería de Medio Ambiente estamos diferenciados. Se hablaba de unos 3.000 centros de campa o charrerías, aunque ahí se englobaba a todos los cerramientos donde había vehículos. Hoy somos unos 700 desguaces aproximadamente en nuestra organización. Habrá algunos por fuera que hacen la guerra por su cuenta, pero, como en su día auguré en Europa, si no se incorporan a nosotros lo van a pasar mal o desaparecerán en este año.

La apuesta decidida que, entiendo han tenido que realizar, por la investigación, la innovación y el desarrollo como vía de mejora continua. ¿Ha contado con el apoyo de la Administración?

Los esfuerzos los hemos hecho con nuestro dinero y con inversiones en las que se ha hipotecado el patrimonio de cada empresario, pero hoy nos sentimos orgullosos de estar donde estamos sin tener que agradecer nada a nadie.

Al tratarse de un sector configurado por pequeñas y medianas empresas, ¿cómo se logra llegar a todas ellas?

Al principio tuve que hacer, junto con un reducido grupo, apostolado por toda España para convencerles de que lo que hoy en día tenemos iba a ser nuestro futuro. Hoy contamos con una asociación y una federación en la que el trabajo se ha distribuido de forma que podemos acceder a todos los asociados.

Es difícil encontrar una actividad económica en la que todos se lleven tan bien. La estrecha colaboración que mantienen los sectores afectados (fabricantes e importadores, desguzadores y fragmentadores), materializada en la constitución de Sigrauto hace más de 10 años, ¿es parte de este éxito al que nos referíamos? ¿Todo son ventajas o este trabajo conjunto implica tener que redoblar esfuerzos?

Cuando se tienen las cosas claras no hay problemas. Yo, como presidente de AEDRA, formé una familia con las asociaciones que componen Sigrauto y esta alianza fortalece nuestra actividad, ya que hablar en el mismo foro de los fabricantes y fragmentadores se escucha nuestra voz, sin interlocutores ni intermediarios y esto nos permite negociar directamente con los actores implicados en nuestro negocio.

¿Cómo le ha afectado la crisis al sector del reciclaje del automóvil y cuáles son sus armas para hacerle frente?

Nuestro sector se ve afectado por la crisis de dos maneras. Una negativa, ya que el valor de la chatarra se ha quedado por los suelos, bajando hasta un tercio de su valor en el mes de julio de 2008; además, al eliminarse el Plan Prever, entran menos vehículos ya que se venden menos y, por otra parte, los costes del proceso de descontaminación siguen siendo los mismos. Sin embargo, y ésta es la parte positiva, los usuarios al no disponer de dinero compran más en nuestras instalaciones, lo que ha hecho aumentar nuestras ventas.

Usted es director medioambiental de un desguace en Toledo, algo poco común, ya que la mayor parte de los trabajadores de este sector carecen de cualificación técnica específica. Resulta extraño que no exista ningún tipo de formación reglada para unos profesionales que trabajan con residuos peligrosos y manejan una sofisticada maquinaria. ¿No le parece?



“LA ACTIVIDAD QUE REALIZAN NUESTRAS EMPRESAS ESTÁ CONSIDERADA, A NIVEL MUNDIAL, COMO UN MODELO DEL TRATAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS FUERA DE USO”

Nuestros empleados están cualificados para los trabajos que realizan; además, una de las tareas asumidas desde nuestra asociación es la de impartir cursos a través de los cuales se mejora la formación de nuestros profesionales.

Ustedes han revalorizado gran parte de los componentes y residuos generados al final de la vida de los vehículos, destinándolos a combustible para las cementeras. ¿Les ha premiado el Ministerio de Medio Ambiente por generar una energía alternativa que, además, contribuye a ahorrar petróleo y reducir las emisiones de CO₂?

Nosotros estamos por encima de los parámetros europeos en lo que se refiere a reutilización de los vehículos fuera de uso. Creo que el aprovechamiento que obtenemos en nuestros negocios al final de la vida útil del vehículo se acerca al 85% y esta actividad que a nosotros nos

llena de orgullo pienso que no es reconocida en su justa medida desde la Administración. En cuanto al tema de las cementeras, se trata de un proyecto que aún se encuentra en su fase de estudio, y que estamos impulsando a través de Sigrauto, como otras tantas actividades por las que apostamos para innovar y desarrollar el sector, pero por ahora es sólo una experiencia piloto.

¿Cuáles son las perspectivas de futuro del sector del desguace y reciclaje del automóvil?

Además de ser gestores de vehículos fuera de uso, nuestro futuro pasa por convertirnos en gestores de todo tipo de residuos. Al mismo tiempo, valorizamos las piezas de los vehículos e incrementamos nuestro negocio con la venta de piezas nuevas, ya que somos una tienda de recambios. Y estoy seguro de que vamos a más.