

INFORME DE RESULTADOS



VISITAS de SEGUIMIENTO de ACTUACIÓN C.A.T's CONCERTADOS

Septiembre de 2005

ÍNDICE

1	OBJETO	1
2	ALCANCE	1
3	CONCEPTOS ANALIZADOS Y RESULTADOS GLOBALES	3
3.1	<i>Autorización como gestores.</i>	3
3.2	<i>Gratuidad en la entrega.</i>	4
3.3	<i>Gratuidad del Certificado de Destrucción</i>	5
3.4	<i>Descontaminación</i>	6
3.5	<i>Retirada y Almacenaje</i>	9
3.6	<i>Gestión de los Residuos.</i>	11
3.7	<i>Acuerdo con fragmentadoras.</i>	12
3.8	<i>Aceptación de la visita.</i>	13
3.9	<i>Informes Sobre Vehículos</i>	13
3.10	<i>Preferencia de las marcas.</i>	14
3.11	<i>Empleo de la Marca SIGRAUTO</i>	14
3.12	<i>Relación con las Redes Comerciales</i>	16
3.13	<i>Información acerca de los CAT´S.</i>	16
4	CONCLUSIONES GENERALES	18
5	DEMANDAS DE LOS CAT	19
6	RECOMENDACIONES.....	20
7	ANEXO . VOLUMEN DE VEHÍCULOS TRATADOS.....	21

1 OBJETO

El objeto de este documento es presentar los resultados obtenidos en las visitas realizadas a la Red de CAT's que forman parte de SIGRAUTO, con el objetivo de conocer y divulgar la situación actual de los mismos, su situación en relación al proceso de adaptación a la nueva normativa, el grado de seguimiento de los requerimientos legales, así como conocer de primera mano cualquier problemática por la que se vean afectados en sus relaciones con la administración, sus clientes, particulares y profesionales o con los centros de la competencia.

2 ALCANCE

Este trabajo se ha llevado a cabo, en dos oleadas. La primera de ellas se realizó a un número más reducido, concretamente a treinta y cinco centros, y en ella se determinaron los aspectos evaluables y criterios aplicables. La segunda, se ha realizado dividida en dos fases. La primera ha tenido como destinatarios todos los centros socios de Sigrauto dentro de la península, en el momento del inicio de las visitas. A continuación se han visitado los centros de los archipiélagos balear y canario, aprovechando incluso para visitar las más recientes incorporaciones a Sigrauto. En esta segunda fase de la segunda oleada, se han visitado además, las instalaciones de veintitrés empresas fragmentadoras.

Las zonas en las que se agrupan los centros visitados son las siguientes: Andalucía, Aragón, Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Castilla la Mancha, Castilla y León, Cataluña, Extremadura, Galicia, Comunidad de Madrid, Murcia, Navarra, La Rioja, País Vasco y Comunidad Valenciana. En las tablas de las páginas siguientes aparece una relación detallada de todos los centros visitados ordenados según la comunidad a la que pertenecen.

Número de Centros visitados por Comunidad Autónoma

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Nº DE CENTROS VISITADOS
ANDALUCÍA	41
ARAGÓN	10
ASTURIAS	16
BALEARES	11
CANARIAS	10
CANTABRIA	6
CASTILLA LA MANCHA	24
CASTILLA Y LEÓN	20
CATALUÑA	32
EXTREMADURA	10
GALICIA	38
LA RIOJA	5
MADRID	29
MURCIA	17
NAVARRA	3
PAÍS VASCO	14
C. VALENCIANA	22
TOTAL DE CENTROS	308

3 CONCEPTOS ANALIZADOS Y RESULTADOS GLOBALES

3.1 Autorización como gestores.

En relación a este apartado, previamente a la realización de las visitas, se ha comprobado a través de la información de las Consejerías de medio Ambiente correspondientes, que los centros contaban con la autorización como CAT. Las particularidades con relación a este aspecto consisten en conocer detalles acerca del tiempo o las dificultades encontradas hasta conseguir la misma, así como verificar que aquellos que se encuentran provisionalmente autorizados estén en proceso de confirmación.

Dicho esto, se ha constatado ciertas diferencias en cuanto a los requisitos técnicos exigidos para obtener la autorización por parte de las distintas comunidades autónomas.

Constatada la existencia de la autorización como gestores, el segundo aspecto a valorar ha sido la exhibición al público de cualquier documento por el que se informase al cliente de ser poseedor de dicha autorización. Con ello se persigue transmitir a los clientes, principalmente a los particulares que acuden a las instalaciones del CAT, una sensación de transparencia y confianza en el desarrollo de la actividad profesional del centro.



En las comunidades de Cataluña y Galicia algunos centros muestran sendas placas de la Generalidad Catalana y de la Xunta de Galicia advirtiendo de la autorización del centro donde se exhiben. En otros casos los centros muestran el documento original o una fotocopia del certificado expedido por la Consejería reconociéndole como centro autorizado. En los centros de Canarias, algunos disponen de un armario vitrina donde exhiben muchos documentos, incluido dicho certificado, pero de una forma que hace difícil verlos. Por último en los casos en los que no se muestra ningún tipo de documento, una de las respuestas más generalizadas para argumentar la ausencia de esta autorización de cara al público, es que esa información está disponible en Internet o que la facilitan las Jefaturas Provinciales de Tráfico. Los resultados cuantitativos pueden observarse en la tabla que aparece a continuación:

4.1 AUTORIZACIÓN GESTOR					
	Nº Total de centros	Tiene autorización		Muestra Autorización	
		Nº de centros	Porcentaje	Nº de centros	Porcentaje
ANDALUCIA	41	40	97,6%	11	26,8%
ARAGÓN	10	10	100,0%	3	30,0%
ASTURIAS	16	16	100,0%	2	12,5%
CANTABRIA	6	6	100,0%	3	50,0%
CATALUÑA	32	32	100,0%	11	34,4%
CASTILLA LA MANCHA	24	12	50,0%	12	50,0%
CASTILLA -LEÓN	20	20	100,0%	0	0,0%
C.VALENCIANA	22	22	100,0%	3	13,6%
EXTREMADURA	10	10	100,0%	5	50,0%
GALICIA	38	38	100,0%	7	18,4%
LA RIOJA	5	5	100,0%	0	0,0%
MADRID	29	29	100,0%	13	44,8%
MURCIA	17	10	58,8%	7	41,2%
NAVARRA	3	3	100,0%	1	33,3%
PAÍS VASCO	14	14	100,0%	4	28,6%
ISLAS BALEARES	11	9	81,8%	4	36,4%
ISLAS CANARIAS	10	10	100,0%	1	10,0%
Promedio			93,4%		28,2%

A partir de los datos que aparecen en la tabla, llama la atención que la mayor presencia de la autorización a la vista del público, tiene lugar en aquellas zonas donde existe mayor competencia, por lo tanto se refuerza la tesis que reconoce en el documento beneficios de cara a atraer clientela. En los casos de la Rioja y Castilla León ningún centro muestra la autorización al público.

En el caso de Canarias sólo un centro lo exhibe de forma clara, mientras que el cincuenta por ciento lo muestran, pero empleando el cajetín antes mencionado, sin que se vea con facilidad.

3.2 Gratuidad en la entrega.

Dando cumplimiento a lo previsto por la ley, el apartado relativo a la entrega contemplaba tres aspectos. El primero si los CAT admiten los vehículos sin exigir cantidad a cambio. El segundo, si se aplica alguno de los tres supuestos legales en los que la entrega del vehículo deja de ser gratuita y por último el cobro por la utilización de servicios adicionales, normalmente vinculados a la utilización del servicio de recogida por grúa a una distancia superior al radio habitual, en el que el servicio normalmente se presta sin cargo al cliente.

Estos dos últimos extremos se producen con menor frecuencia. En cuanto a los casos en los que el Decreto admite que la entrega no sea gratuita para el último propietario, generalmente el CAT concertado está aceptándolos sin coste, pero advirtiendo de la posibilidad de cobro, establecida por la ley.

En relación con la utilización del servicio de transporte con grúas propias o de terceros, la fuerte competencia no permite dejar de prestar dicho servicio, sobre todo cuando se trata de clientes profesionales, con los que se mantiene una relación más permanente.

La tabla que aparece a continuación muestra los datos relativos a este apartado:

4.2 GRATUIDAD EN LA ENTREGA							
	Nº Total de centros	Aceptan gratuitamente		Aplican rechazos legales		Cobran servicio de transporte	
		Nº de centros	Porcentaje	Nº de centros	Porcentaje	Nº de centros	Porcentaje
ANDALUCIA	41	41	100,0%	1	2,4%	7	17,1%
ARAGÓN	10	10	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
ASTURIAS	16	16	100,0%	0	0,0%	3	18,8%
CANTABRIA	6	6	100,0%	0	0,0%	3	50,0%
CATALUÑA	32	32	100,0%	0	0,0%	5	15,6%
CASTILLA LA MANCHA	24	24	100,0%	3	12,5%	4	16,7%
CASTILLA -LEÓN	20	20	100,0%	0	0,0%	12	60,0%
C.VALENCIANA	22	22	100,0%	0	0,0%	5	22,7%
EXTREMADURA	10	10	100,0%	0	0,0%	5	50,0%
GALICIA	38	38	100,0%	0	0,0%	14	36,8%
LA RIOJA	5	5	100,0%	0	0,0%	4	80,0%
MADRID	29	29	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
MURCIA	17	17	100,0%	0	0,0%	3	17,6%
NAVARRA	3	3	100,0%	0	0,0%	1	33,3%
PAÍS VASCO	14	14	100,0%	0	0,0%	6	42,9%
ISLAS BALEARES	11	11	100,0%	0	0,0%	10	90,9%
ISLAS CANARIAS	10	10	100,0%	0	0,0%	1	10,0%
Promedio			100,0%		0,9%		33,1%

La totalidad de los centros aceptan gratuitamente los vehículos, cualquiera que sea su estado. Las diferencias se producen en relación al cobro por la utilización del transporte que es casi unánime en Baleares y se produce de forma significativa en las zonas de la Rioja y Castilla y León.

3.3 Gratuidad del Certificado de Destrucción

El primer aspecto que se pretendía verificar era si los centros expiden dicho certificado de forma gratuita o si por el contrario cobran alguna cantidad a cambio.

Otro de los datos guarda relación con el momento en el que se expide dicho documento, ya que como les ha sido advertido nunca debe ser con anterioridad a que el vehículo en cuestión se encuentre en las instalaciones del centro, o se hayan hecho cargo del mismo cuando sean ellos quienes lo transportan, y por último si cobran cualquier cantidad en concepto de honorarios por la gestión de la baja definitiva.

Las visitas han permitido comprobar mediante los comentarios recibidos de las personas contactadas en el desarrollo de las mismas, que los CAT's tienen claro que la expedición es gratuita y que la entrega del certificado de destrucción debe producirse en el momento en que se hagan cargo del vehículo. Algunos centros han indicado haber emitido en alguna ocasión el certificado de destrucción antes de estar en posesión del vehículo y se les ha insistido en la necesidad de que esto no se produzca ya que

es una infracción y podría suponerles sanciones importantes. En la misma línea del cobro por el uso de servicios de transporte, los centros de Baleares al igual que los de Cantabria son los que en mayor número de casos cobran por la tramitación de la baja, para cubrir los gastos que les supone tener una persona a cargo de estas labores, así como los envíos de las documentaciones a las Jefaturas Provinciales de Tráfico y las conexiones a Infovia Plus.

4.3 CERTIFICADO DE DESTRUCCIÓN							
	Nº Total de centros	Expedición gratuita		Expedición previa		Cobran por tramitación de Baja	
		Nº de centros	Pocentaje	Nº de centros	Pocentaje	Nº de centros	Pocentaje
ANDALUCIA	41	41	100,0%	0	0,0%	1	2,4%
ARAGÓN	10	10	100,0%	0	0%	0	0,0%
ASTURIAS	16	16	100,0%	1	6%	0	0,0%
CANTABRIA	6	6	100,0%	0	0%	3	50,0%
CATALUÑA	32	32	100,0%	0	0%	2	6,3%
CASTILLA LA MANCHA	24	24	100,0%	0	0%	1	4,2%
CASTILLA -LEÓN	20	20	100,0%	3	15%	5	25,0%
C.VALENCIANA	22	22	100,0%	0	0%	0	0,0%
EXTREMADURA	10	10	100,0%	0	0%	0	0,0%
GALICIA	38	38	100,0%	2	5%	1	2,6%
LA RIOJA	5	5	100,0%	3	60%	1	20,0%
MADRID	29	29	100,0%	0	0%	0	0,0%
MURCIA	17	17	100,0%	0	0%	1	5,9%
NAVARRA	3	3	100,0%	0	0%	1	33,3%
PAÍS VASCO	14	14	100,0%	0	0%	4	28,6%
ISLAS BALEARES	11	10	90,9%	1	9,1%	5	45,5%
ISLAS CANARIAS	10	10	100,0%	0	0,0%	0	0
Promedio			99,5%		6%		13,2%

3.4 Descontaminación

Uno de los aspectos que se habían planteado como críticos en la realización de estas visitas era el tratamiento que se está haciendo de los residuos tanto a nivel documental como en lo que se refiere a la gestión operativa, y afortunadamente puede afirmarse una vez concluidas las visitas que, de forma generalizada, la mayoría de los CAT respetan las normas en este sentido y retiran del vehículo todos los materiales que hasta el momento exige la ley.

A continuación se muestra un resumen del tratamiento de cada uno de los residuos obtenidos en el proceso de descontaminación:

Aceite: Es el residuo que mayor volumen supone y al mismo tiempo es el que mejor delata una descontaminación deficiente. Se ha producido un cambio en la política de las empresas que retiran este residuo ya que frente a la situación anterior de la retirada gratuita, se ha evolucionado al cobro generalizado. No obstante se han detectado en algunos casos pequeños desajustes entre la cantidad de vehículos tratados y la cifra de aceite entregado al gestor que puede ser debida a una descontaminación incompleta, o a vehículos que ya estaban en las campas antes de obtener la autorización como CAT's.

Líquido Refrigerante: En algunos casos ha sido difícil obtener información sobre este punto, pero en general los centros han colaborado, ofreciendo incluso sus memorias anuales de residuos y los albaranes de entrega a los gestores.

Filtros de aceite: Una de las diferencias constatadas es la distinta actuación respecto a estas piezas, encontrando centros que los retiran, mientras que otros los dejan instalados cuando el coche pasa a la campa y el motor puede ser válido para extraer alguna pieza reutilizable. Igualmente entre los que los retiran, unos los presan y escurren, mientras que otros sólo los separan.

Zapatas de freno con amianto: aunque el Real Decreto exige la retirada de este tipo de componentes, dado que es prácticamente imposible que los vehículos lleguen a estas alturas con este tipo de zapatas que se eliminaron hace más de 15 años, normalmente no se está realizando la retirada.

Combustible: La extracción del combustible se realiza por diversos medios habiendo podido constatar que sería conveniente formar a los CATs en los riesgos de la operación por no emplearse en algunos casos los métodos más adecuados. En la mayoría de los casos los combustibles obtenidos se emplean para el abastecimiento de la maquinaria del centro.

Neumáticos: Las comunidades de Cantabria, Castilla León, C.Valenciana y País Vasco obligan a separar este residuo, mientras que en los demás casos se permite entregarlos junto con el resto del vehículo a las fragmentadoras ya que su destino sería igualmente la trituración y el posterior depósito en vertedero. Las empresas que los recogen cobran a los CAT's por unidades, por peso o por containers. También se detecta un incremento de las ventas a terceros países, principalmente de África y en menor medida de América del Sur.

Vidrios: En las comunidades de Castilla y León y País Vasco es obligatoria su retirada siempre que se encuentren enteros.

Absorbentes: Se mantiene un uso extendido del serrín. Se da la paradoja en relación a este producto que estando autorizado como absorbente por la legislación ambiental, la de prevención de riesgos laborales lo desautoriza. La mayoría de los centros conocen la necesidad de disponer de sepiolita y de neutralizante para el ácido de las baterías en sus instalaciones.

Gas de los circuitos de aire acondicionado: La disponibilidad de maquinaria para la extracción de los gases es minoritaria dentro de los centros de la Red. Cuando se pregunta por el motivo que da lugar a esta situación los centros aducen el reducido número de casos en los que es posible esta extracción, ya que los vehículos antiguos no disponen de esta instalación o está descargada y las entradas de vehículos modernos se producen por siniestros en los que se ha perdido el gas. Los CATs han manifestado su disconformidad con que el plazo de retirada sea cada seis meses lo que supone un incremento de sus costes, ya que rara vez da tiempo a llenar la bombona.

Plásticos: Este material, principalmente procedente de los paragolpes desmontados origina importantes gastos ya que las empresas que los recogen cobran una media de nueve euros por unidad además de requerir gran cantidad de espacio para su almacenaje. En algunos centros se ha comprobado la

opción del prensado de los mismos para disminuir su volumen. Su destino es la trituración para la fabricación de nuevos productos con el material resultante.



En distintos centros, pese a no existir obligación legal, se ha comprobado la retirada de más materiales de los exigidos, adelantándose a los requerimientos aplicables a partir del año 2006. Respecto a la disponibilidad en los centros de medios automáticos para realizar la descontaminación, ésta no se produce de forma significativa. Predomina el procedimiento manual, realizado por operarios que se dedican principalmente a esta tarea y que disponen de menor formación o experiencia para realizar otras distintas, aunque en los CAT de pequeñas dimensiones todo el personal realiza todas las funciones y tareas requeridas. En estos casos aumenta la posibilidad de derrames o de mezcla de los residuos. El método de extracción más extendido es por gravedad y posteriormente se emplea la succión automática, para el trasvase a los depósitos de almacenaje.

Las siguientes fotografías contienen ejemplos con distintos niveles de automatización de este proceso de menos a más.



En algunos centros se han encontrado soluciones intermedias permiten operar con mayor rapidez y limpieza al poder simultanear tareas y que los residuos se dirijan directamente a sus depósitos correspondientes. En los centros con puestos de descontaminación automática, la media de puestos no supera dos equipos, siendo suficiente este número para llegar a tratar correctamente hasta 10 vehículos por hora en momentos de máxima optimización.

En la tabla siguiente aparecen los datos relativos a la descontaminación y a la presencia de medios automáticos.

4,4 DESCONTAMINACIÓN					
	Nº Total de centros	Realización correcta		Dispone maquinaria	
		Nº de centros	Porcentaje	Nº de centros	Porcentaje
ANDALUCIA	41	41	100,0%	11	26,8%
ARAGÓN	10	10	100,0%	6	60,0%
ASTURIAS	16	15	93,8%	6	37,5%
CANTABRIA	6	6	100,0%	1	16,7%
CATALUÑA	32	32	100,0%	10	31,3%
CASTILLA LA MANCHA	24	23	95,8%	5	20,8%
CASTILLA -LEÓN	20	20	100,0%	7	35,0%
C.VALENCIANA	22	22	100,0%	11	50,0%
EXTREMADURA	10	10	100,0%	6	60,0%
GALICIA	38	37	97,4%	2	5,3%
LA RIOJA	5	5	100,0%	0	0,0%
MADRID	29	29	100,0%	4	13,8%
MURCIA	17	17	100,0%	5	29,4%
NAVARRA	3	3	100,0%	0	0,0%
PAÍS VASCO	14	14	100,0%	1	7,1%
ISLAS BALEARES	11	11	100,0%	4	36,4%
ISLAS CANARIAS	10	10	5,0%	5	50,0%
Promedio			93,6%		28,2%

Respecto a la escasa utilización de medios automáticos, se justifica con su baja relación coste-eficacia, sobre todo ante determinados residuos como el aceite en épocas de bajas temperaturas. En los CAT's de las zonas de Valencia y Canarias alcanza una presencia del cincuenta por ciento y en las de Extremadura asciende hasta un sesenta por ciento. En el caso de Canarias podemos encontrar la explicación en la nueva instalación o renovación reciente de las instalaciones. La situación inversa se registra en la zona de la Rioja donde ninguno de los centros visitados dispone de medios automáticos de descontaminación.

3.5 Retirada y Almacenaje

Una de las fases esenciales del proceso que siguen los vehículos consiste en el desmontaje de aquellas piezas susceptibles de ser reutilizadas o valorizadas, antes de enviar el vehículo a la fragmentadora. La dedicación a este proceso está en relación al vehículo del que se trata y a la potencialidad de comercialización de dichas piezas.

Entre los CAT's centros visitados se han encontrado ejemplos de aquellos que no realizan ningún control informático del stock, cuyos responsables u operarios siguen el sistema tradicional y confían en su memoria pero otros han recurrido a herramientas informáticas diseñadas de forma individual adaptadas a sus negocios y muchos de ellos están utilizando el software específico desarrollado por AEDRA-Azeler. No puede decirse que la utilización de este software, responda a una tipología exclusiva de centros, sino que se produce tanto en los de grandes o pequeñas dimensiones, como a los recientemente creados o los de larga trayectoria

Es importante reseñar la necesidad de generar un cambio en cuanto a la filosofía de almacenaje. Es significativo el número de centros en los que se ha observado un sistema de desmontaje y almacenaje indiscriminado sin ningún control del stock, lo que conduce a una situación en la que se desconocen las existencias y la acumulación produce deterioro por la aplicación de técnicas inadecuadas. También se han observado casos de desaprovechamiento del espacio.

Como en los apartados anteriores, en la tabla se pueden comprobar las cifras que confirman las apreciaciones anteriores.

4,5 RETIRADA/ALMACENAJE					
	Nº Total de centros	Controla stock		Controla demanda	
		Nº de centros	Porcentaje	Nº de centros	Porcentaje
ANDALUCIA	41	12	29,3%	0	0,0%
ARAGÓN	10	1	10,0%	0	0,0%
ASTURIAS	16	10	62,5%	2	12,5%
CANTABRIA	6	4	66,7%	0	0,0%
CATALUÑA	32	14	43,8%	6	18,8%
CASTILLA LA MANCHA	24	8	33,3%	2	8,3%
CASTILLA -LEÓN	20	7	35,0%	1	5,0%
C.VALENCIANA	22	11	50,0%	1	4,5%
EXTREMADURA	10	7	70,0%	1	10,0%
GALICIA	38	7	18,4%	2	5,3%
LA RIOJA	5	3	60,0%	1	20,0%
MADRID	29	5	17,2%	3	10,3%
MURCIA	17	6	35,3%	0	0,0%
NAVARRA	3	1	33,3%	0	0,0%
PAÍS VASCO	14	8	57,1%	0	0,0%
ISLAS BALEARES	11	2	18,2%	0	0,0%
ISLAS CANARIAS	10	6	60,0%	0	0,0%
Promedio			41,2%		5,6%

Pueden parecer chocantes los datos relativos a Madrid, debido a que la práctica habitual es el almacenaje del vehículo entero, á que los clientes o los operarios desmontan las piezas que necesitan. Esta situación también es la más frecuente en Canarias.

Las siguientes fotografías contienen ejemplos con distintos niveles de gestión de este proceso de menos a más.



3.6 *Gestión de los Residuos.*

En la misma línea del apartado anterior y en relación lógica con los comentarios realizados sobre el proceso de descontaminación, éste ha sido uno de los aspectos sobre el que se ha prestado una especial atención.

En el transcurso de las visitas se han comprobado los albaranes de entrega, los documentos de aceptación, los registros en los libros correspondientes, así como la coherencia de las cifras, en los casos en los que ha sido posible. En lo que se refiere a la gestión física se ha comprobado su ubicación en las instalaciones y la existencia y corrección del etiquetado. Respecto a este particular, nuevamente poner de manifiesto la actuación muy diferente según la comunidad de que se trate e incluso la disparidad de criterios entre los técnicos de una misma. En unas exigen la separación de los depósitos mediante obra mientras que en otras se exige cerramiento metálico.

Es muy común la combinación de múltiples proveedores para la gestión de los residuos, lo que da lugar a una mayor complejidad de su gestión. Enlazando con esta circunstancia se ha intentado concienciar a los CAT's de las ventajas de trabajar con un único gestor. Algunos de los centros visitados están autorizados para el tratamiento de materiales distintos de los vehículos fuera de uso. Estas autorizaciones se extienden a materiales tales como las baterías, siendo bastante frecuentes, y llegan en algunos casos a los gases procedentes de frigoríficos o a los circuitos integrados de los que se extraen multitud de componentes. Estos supuestos favorecen la relación comercial con talleres a los que proveen de piezas.

También se han recogido ciertas reivindicaciones en cuanto a la falta de adaptación de los recipientes y periodos de recogida de los residuos a las necesidades reales de los centros , lo que en definitiva repercute negativamente en sus cuentas de explotación.

4.6 GESTIÓN RESIDUOS			
	Nº Total de centros	Entrega a Gestor Autorizado	
		Nº de centros	Porcentaje
ANDALUCIA	41	41	100,0%
ARAGÓN	10	10	100,0%
ASTURIAS	16	16	100,0%
CANTABRIA	6	6	100,0%
CATALUÑA	32	32	100,0%
CASTILLA LA MANCHA	24	24	100,0%
CASTILLA -LEÓN	20	20	100,0%
C.VALENCIANA	22	22	100,0%
EXTREMADURA	10	10	100,0%
GALICIA	38	38	100,0%
LA RIOJA	5	5	100,0%
MADRID	29	29	100,0%
MURCIA	17	17	100,0%
NAVARRA	3	3	100,0%
PAÍS VASCO	14	14	100,0%
ISLAS BALEARES	11	11	100,0%
ISLAS CANARIAS	10	10	100,0%
Promedio			100,0%

3.7 Acuerdo con fragmentadoras.

Todos los centros tienen acuerdos con fragmentadoras. Actualmente estas empresas están recepcionando los vehículos con un bajo nivel de desmontaje, circunstancia que debería cambiar con la aplicación de la normativa a partir del año 2006.

Se ha recomendado insistentemente en la necesidad de llevar un control de los vehículos incluidos en cada lote por control interno, sin que pueda ser entendido como un documento de aceptación por parte del fragmentador.

En la situación actual estas empresas aceptan todos los residuos tal cual se los entregan los CAT´s dado el alto nivel de competencia. Las relaciones entre ambos son de carácter fijo discontinuo estando sometidas a los vaivenes derivados de la valoración de los lotes. Con relación a la calidad del proceso de descontaminación estas empresas han manifestado ciertas quejas aunque todos han indicado que se ha mejorado mucho en los último años.

4.7 ACUERDO CON FRAGMENTADORAS			
	Nº Total de centros	F.Metálicos	
		Nº de centros	Porcentaje
ANDALUCIA	41	41	100,0%
ARAGÓN	10	10	100,0%
ASTURIAS	16	16	100,0%
CANTABRIA	6	6	100,0%
CATALUÑA	32	32	100,0%
CASTILLA LA MANCHA	24	24	100,0%
CASTILLA -LEÓN	20	20	100,0%
C.VALENCIANA	22	22	100,0%
EXTREMADURA	10	10	100,0%
GALICIA	38	38	100,0%
LA RIOJA	5	5	100,0%
MADRID	29	29	100,0%
MURCIA	17	17	100,0%
NAVARRA	3	3	100,0%
PAÍS VASCO	14	14	100,0%
ISLAS BALEARES	11	11	100,0%
ISLAS CANARIAS	10	10	100,0%
Promedio			100,0%

En ninguno de los dos archipiélagos existen fragmentadoras por lo que los vehículos una vez descontaminados y prensados se envían en plataformas, por vía marítima a distintas fragmentadoras de la península, normalmente de la zona de Valencia. Las plataformas cuentan por su tamaño con una capacidad de treinta y dos a treinta y seis paquetes. En gran Canaria no hay fragmentadora como tal, aunque se visitó la parcela donde se instalará próximamente una fragmentadora.

3.8 Aceptación de la visita.

La colaboración y ayuda prestada por los centros visitados durante el desarrollo de las visitas ha sido la adecuada, siendo en todo momento accesibles y mostrando interés por las recomendaciones o comentarios aportados durante las mismas en la mayoría de los casos. El nivel de aprovechamiento de las observaciones realizadas en el desarrollo de las visitas puede calificarse de muy alto. Además, hemos comprobado con satisfacción en las visitas que se han realizado a los CAT's con motivo de otros trabajos de investigación, que muchas de las sugerencias de cambio propuestas a lo largo de las visitas de seguimiento, se han realizado, se están realizando o existen planes de realizarlas, según han comentado los responsables de los mismos.

3.9 Informes Sobre Vehículos

Este apartado contempla el procedimiento aplicado para confeccionar los informes periódicamente requeridos por distintas entidades, tanto de la Administración como de otras organizaciones, y en segundo lugar si dichos informes se envían a sus destinatarios dentro de los plazos previstos.

Se ha consultado a los CAT's sobre el envío de dichos informes a las jefaturas provinciales de tráfico, así como a las Consejerías de Medio Ambiente y a SIGRAUTO. Los CAT's visitados han constatado el envío de los informes a los dos primeros destinatarios en tiempo y forma, al contrario de lo que sucede en el caso de SIGRAUTO.

Las cifras que muestra la tabla resumen de datos reflejan sólo los envíos a la Jefaturas Provinciales de Tráfico y a las Consejerías de Medio Ambiente.

4.9 INFORMES VEHÍCULOS					
	Nº Total de centros	Informatizada		Envío Documentos.	
		Nº de centros	Porcentaje	Nº de centros	Porcentaje
ANDALUCIA	41	37	90,2%	40	97,6%
ARAGÓN	10	10	100,0%	10	100,0%
ASTURIAS	16	13	81,3%	16	100,0%
CANTABRIA	6	6	100,0%	6	100,0%
CATALUÑA	32	32	100,0%	32	100,0%
CASTILLA LA MANCHA	24	23	95,8%	24	100,0%
CASTILLA -LEÓN	20	19	95,0%	20	100,0%
C.VALENCIANA	22	22	100,0%	22	100,0%
EXTREMADURA	10	10	100,0%	9	90,0%
GALICIA	38	24	63,2%	38	100,0%
LA RIOJA	5	5	100,0%	5	100,0%
MADRID	29	29	100,0%	29	100,0%
MURCIA	17	17	100,0%	17	100,0%
NAVARRA	3	3	100,0%	3	100,0%
PAÍS VASCO	14	13	92,9%	14	100,0%
ISLAS BALEARES	11	7	63,6%	9	81,8%
ISLAS CANARIAS	10	10	100,0%	10	100,0%
Promedio			93,1%		98,2%

Las cifras muestran como el nivel de informatización de los centros de la zona de Galicia es significativamente inferior respecto al resto de las zonas visitadas. Los resultados de este apartado en relación a Baleares experimentan un retroceso respecto al resto, debido a que dos de los centros visitados no disponen de autorización y por lo tanto no envían informes.

Algunos centros han manifestado quejas por la obligatoriedad de cumplimentar a mano y en un libro o fichas destinadas a tal fin, el listado de vehículos recibidos para su control por parte de la Guardia Civil, lo que además de duplicar el trabajo supone un retroceso en los procedimientos de gestión e inspección aplicables.

3.10 *Preferencia de las marcas.*

Al igual que el envío de la información a SIGRAUTO, la preferencia de las marcas fabricantes de automóviles en la disponibilidad de las piezas, constituye otro de los compromisos adquiridos por los centros asociados a SIGRAUTO al firmar sus contratos. Los fabricantes pueden recurrir a los centros asociados para la búsqueda y adquisición de las piezas requeridas, por ello la importancia de disponer previamente de la información relativa a los vehículos tratados.

3.11 *Empleo de la Marca SIGRAUTO*

SIGRAUTO pone a disposición de sus socios distintos soportes identificadores de la Asociación. La realización de las visitas se ha aprovechado para entregar a los centros visitados una bandera de nuevo diseño y mayor durabilidad. También ha sido frecuente encontrar en un gran número de centros la placa

identificativa, normalmente situada en la entrada de las instalaciones o junto al acceso a las oficinas o en la zona de recepción.

4.11 EMPLEO MARCA SIGRAUTO					
	Nº Total de centros	Presencia exterior		Respeto normas	
		Nº de centros	Porcentaje	Nº de centros	Porcentaje
ANDALUCIA	41	33	80,5%	41	100,0%
ARAGÓN	10	7	70,0%	10	100,0%
ASTURIAS	16	10	62,5%	16	100,0%
CANTABRIA	6	6	100,0%	6	100,0%
CATALUÑA	32	25	78,1%	30	93,8%
CASTILLA LA MANCHA	24	19	79,2%	23	95,8%
CASTILLA -LEÓN	20	20	100,0%	20	100,0%
C.VALENCIANA	22	18	81,8%	22	100,0%
EXTREMADURA	10	10	100,0%	10	100,0%
GALICIA	38	30	78,9%	38	100,0%
LA RIOJA	5	4	80,0%	5	100,0%
MADRID	29	25	86,2%	29	100,0%
MURCIA	17	14	82,4%	17	100,0%
NAVARRA	3	3	100,0%	3	100,0%
PAÍS VASCO	14	10	71,4%	14	100,0%
ISLAS BALEARES	11	7	63,6%	11	100,0%
ISLAS CANARIAS	10	3	30,0%	9	90,0%
Promedio			79,1%		98,8%

La tabla refleja como en el caso de los centros de Canarias la presencia de elementos de identificación exterior es muy baja, un treinta por ciento, lo que reduce la media, que no es representativa del total. En las fotografías siguientes aparecen distintos ejemplos de utilización de la marca SIGRAUTO a través de placas y banderas.



Informe de resultados

Visitas de seguimiento actuación C.A.T´ s
Septiembre de 2005

3.12 Relación con las Redes Comerciales

Se ha puesto de manifiesto que ciertos problemas en las relaciones entre los CAT's y las redes comerciales de los fabricantes e importadores. El principal problema estriba en que muchos centros se quejan de que ciertos concesionarios (sin mencionar nunca empresas concretas) siguen entregando vehículos a centros no pertenecientes a la red concertada, y en muchos casos muestran una indiferencia total respecto a la pertenencia o no a dicha red.

Pese a estos comentarios, los resultados que muestra la tabla permiten afirmar que la conflictividad con las redes es muy reducida. Es Extremadura en este aspecto, la que tiene un índice mayor. Esto puede explicarse con la presencia en esta zona de CAT's no autorizados, lo que provoca fuerte competencia. Esto obliga a los autorizados a disponer de servicios o condiciones de trabajo, que pueden generar mayor conflictividad.

4.12 RELACIÓN CON REDES					
	Nº Total de centros	Relación con Concesionarios		Existen Incidencias	
		Nº de centros	Porcentaje	Nº de centros	Porcentaje
ANDALUCIA	41	40	97,6%	4	9,8%
ARAGÓN	10	10	100,0%	0	0,0%
ASTURIAS	16	14	87,5%	1	6,3%
CANTABRIA	6	6	100,0%	1	16,7%
CATALUÑA	32	30	93,8%	3	9,4%
CASTILLA LA MANCHA	24	24	100,0%	1	4,2%
CASTILLA -LEÓN	20	19	95,0%	0	0,0%
C.VALENCIANA	22	22	100,0%	1	4,5%
EXTREMADURA	10	10	100,0%	3	30,0%
GALICIA	38	34	89,5%	1	2,6%
LA RIOJA	5	5	100,0%	0	0,0%
MADRID	29	24	82,8%	0	0,0%
MURCIA	17	15	88,2%	0	0,0%
NAVARRA	3	3	100,0%	0	0,0%
PAÍS VASCO	14	14	100,0%	1	7,1%
ISLAS BALEARES	11	6	54,5%	0	0,1%
ISLAS CANARIAS	10	10	100,0%	1	10,0%
Promedio			93,5%		5,9%

3.13 Información acerca de los CAT'S.

Los datos que se recogen en este apartado persiguen confeccionar un perfil de los centros que forman parte de SIGRAUTO. La información se refiere a la propiedad de las instalaciones que ocupan, la composición y estabilidad de la plantilla, quién ocupa la dirección, si existe relevo generacional, cuál ha sido su trayectoria profesional de cara a conocer si son de reciente creación o son el resultado de la adaptación de antiguas instalaciones a los nuevos requerimientos legales, y en ese caso cuantos años llevan desde el comienzo de la actividad, si se compagina con otras y una valoración del nuevo marco normativo.

Como conclusión, la mayoría de los centros presentan ciertas características comunes:

- ?? Tienen su origen en antiguas empresas dedicadas al desguace de automóviles, compaginado en ocasiones esta actividad con la recogida y tratamiento de otro tipo de materiales.
- ?? Se mantiene de forma significativa el carácter familiar, los hijos-as, sobrinos-as han tomado el relevo de la generación fundadora de la empresa, aunque se ha reducido el porcentaje frente al resultado de la primera oleada.
- ?? Son propietarios de las instalaciones aunque entre los de nueva creación también ha proliferado el alquiler por el alto desembolso necesario en terrenos para la instalación.
- ?? La forma jurídica más empleada es la sociedad limitada, aunque sus socios sean los miembros de una familia o incluso sean unipersonales, convirtiéndose el autónomo en socio único.
- ?? Una trayectoria profesional entre 15 y 20 años de actividad es lo más generalizado aunque han aumentado los casos de empresas de nueva creación. Este es el caso de la zona de Canarias.
- ?? Tienen planes de futuro y evolución, intensificando o diversificando su actividad.
- ?? Tienen una valoración positiva del nuevo marco normativo aunque demandan una mayor rigurosidad en la aplicación.

4 CONCLUSIONES GENERALES

Tras la realización de las visitas, la situación generalizada entre todos los centros puede resumirse con las siguientes afirmaciones:

- ?? **Proceso de transformación:** En mayor o menor medida todos los CAT se encuentran en una situación transitoria, realizando obras para la adaptación o el crecimiento de las instalaciones.
- ?? **Utilización incorrecta del espacio:** Las autorizaciones como CAT contemplan unos puestos de descontaminación y un tamaño de la zona de recepción para el volumen de vehículos inicialmente previsto. La realidad es que el volumen habitual que se está encontrando en algunos CAT's es superior a esta cifra lo que ocasiona problemas como tener algún vehículo sin descontaminar fuera de la zona de recepción, o incluso dificultades para cumplir con los plazos de descontaminación. En algunos casos también se han detectado anomalías en la identificación y delimitación de estas zonas.
- ?? **Actuación heterogénea de las distintas administraciones públicas:** Según las regiones y las áreas competentes, el nivel de exigencia, los plazos y el trato recibido por los centros es muy dispar. Ya no sólo lo que se refiere a determinadas zonas, sino incluso a los mismos técnicos dentro de la misma comunidad. Sería conveniente la unificación de criterios por parte de los cuerpos de inspección.
- ?? **Tratamiento de los residuos:** En términos generales puede afirmarse que el tratamiento es bueno, gracias a la colaboración que reciben de los proveedores responsables de los mismos en cada caso, sobre todo en lo que afecta a la gestión documental y al etiquetado. En este sentido reiterar lo mencionado en el apartado anterior, ya que los niveles de exigencia según los residuos y las comunidades autónomas son realmente dispares.
- ?? **Escasez de personal cualificado:** Resulta curioso que los centros lamenten la falta de profesionales cualificados, mientras que declinan la posibilidad de organizar jornadas formativas adaptadas a sus necesidades, o de beneficiarse de las que ya están organizadas.
- ?? **Falta de utilización de equipos de protección individual (EPI):** No están concienciados acerca de la necesidad de facilitar a las plantillas los equipos adecuados en función de las tareas que desempeñan dentro de los centros y en los casos en los que se entregan, no suelen ser utilizados por los trabajadores.
- ?? **Desconocimiento o falta de seguridad en cuanto a la legislación aplicable:** La diversidad de legislación procedente de las distintas administraciones territoriales, genera un clima de inseguridad en

cuanto a la aplicabilidad de las distintas prescripciones. Los centros reclaman mayor información, al menos sobre las novedades normativas que afectan al sector.

- ?? **Uso inadecuado de las bajas temporales y de las declaraciones juradas:** Ambos procedimientos se utilizan como medio para deshacerse de vehículos que son captados por centros no autorizados, en lugar de tramitarse el correspondiente certificado de destrucción por parte de un centro autorizado.

5 DEMANDAS DE LOS CAT

Todas las circunstancias mencionadas anteriormente se traducen en la demanda por parte de los CAT de los siguientes aspectos:

- ?? **Intensificación de las inspecciones por parte de las administraciones públicas:** Se debe aplicar el reglamento con el máximo rigor y proceder al cierre inmediato de los centros que carezcan de Autorización para el tratamiento de vehículos fuera de uso.
- ?? **Realización de campañas de difusión de la actividad de SIGRAUTO:** Intensificar la presencia en los medios de la Marca SIGRAUTO informando de los beneficios que produce confiar en su red de centros autorizados, frente a los de la competencia y recordando al mismo tiempo las obligaciones de los propietarios de vehículos al final de su vida útil.
- ?? **Soporte técnico por parte de SIGRAUTO:** Muchos centros han agradecido la visita y han lamentado que no se produzcan con mayor frecuencia, debido a la necesidad de obtener asesoría in situ sobre múltiples cuestiones relacionadas con la actividad que desarrollan.
- ?? **Aumentar la oferta de formación:** Los centros demandan disfrutar de ciclos formativos sobre materias que puedan contribuir al mejor funcionamiento de sus empresas.
- ?? **Agilización y simplificación de los trámites para la concesión de licencias:** La asociación debería encontrar los mecanismos para que los trámites de apertura de nuevas instalaciones sean menos y se realicen con mayor celeridad.
- ?? **Armonización de las exigencias independientemente de la ubicación del centro:** En relación a distintas cuestiones el nivel de exigencia según las comunidades autónomas a las que nos refiramos son muy distantes. Los centros ven una injusticia en esta situación ya que provoca un incremento importante de los gastos derivados del desarrollo de su actividad frente a los que realizan la misma en otro punto del territorio nacional. La aplicación de la nueva normativa hace pensar que estas diferencias se intensificarán salvo que se adopten medidas correctoras.

6 RECOMENDACIONES

Adicionalmente a las demandas anteriormente expuestas, el equipo de consultores responsable del desarrollo de las visitas, ha detectado una serie de aspectos que son susceptibles de mejora, que hacen recomendable emprender una serie de acciones que se concretan en las siguientes:

- ?? **Elaboración de un “Manual de procedimientos y sistemas de gestión de CAT’s”**: No es una labor fácil debido a la diversidad legislativa a la que nos enfrentamos, con un ritmo de modificación o actualización muy frecuente, pero si puede suponer un punto de partida para poner fin a la situación de confusión imperante en la mayoría de los centros sobre cuál es la normativa a aplicar en cada momento a su actividad. Debería incluir preceptos básicos sobre cualquier aspecto de los que entran en juego en el funcionamiento cotidiano del los centros, desde cuestiones técnicas hasta administrativas, que afecten a cualquiera de las áreas analizadas en los informes de campo.
- ?? **Seguimiento periódico de la evolución del funcionamiento de los CAT’s**: como consecuencia de la aplicación de la nueva normativa y de la implantación de las medidas sugeridas en las asesorías de SIGRAUTO.
- ?? **Implantación de medidas de protección de riesgos laborales**: En línea con la pretensión de trabajar cada vez con unos estándares de calidad más exigentes y en vista de que la actividad que se desarrolla entraña riesgos conviene prevenir. La manipulación de maquinaria pesada, de productos tóxicos, el levantamiento de cargas o uso de herramientas cortantes, recomiendan disponer de unos conocimientos básicos y unos equipos de protección para al menos minimizar los riesgos que pueden producirse.
- ?? **Creación de un equipo de consultores de campo**: que faciliten soporte in situ a los socios, y que aporten soluciones concretas a problemas concretos, una vez que se conozcan sobre el terreno las necesidades de cada centro y los recursos disponibles para corregirlos o mejorar.
- ?? **Impartición de formación**: Normalmente los conocimientos de los trabajadores corresponden más con perfiles técnicos, más habituales en el sector automoción. Sin embargo creemos necesario, en base a la fuerte competencia, impartir al menos a nivel básico formación sobre Marketing, técnicas de venta, atención telefónica, informática o gestión de stocks entre otros, en función del puesto al que se dirijan.

7 ANEXO . VOLUMEN DE VEHÍCULOS TRATADOS.

Paralelamente al análisis de los aspectos reflejados por el informe, se pretendía conocer el volumen de vehículos tratados por el conjunto de los centros de Sigrauto. Los datos recogidos en el desarrollo de las visitas, se han completado con la información remitida a Sigrauto por los mismos centros de forma periódica.

De los trescientos veintitrés centros asociados a SIGRAUTO en el momento de realización del estudio, se ha obtenido información sobre los volúmenes de doscientos cuarenta y ocho, lo que supone un 76,78 %. Ante la ausencia de datos por el momento de los otros setenta y cinco, se ha optado por asignarles un valor medio en función de los demás.

En relación a la representatividad de Sigrauto dentro del sector, a día de hoy, los centros concertados con SIGRAUTO han tratado en el ejercicio 2004 un 70 % de los VFU dados de baja definitiva. De mantenerse el ritmo previsto de incorporaciones a la asociación hasta fin de año, este porcentaje podría crecer aproximadamente hasta un 80%.