



# **Dossier de Prensa SIGRAUTO**

**(Del 27 de Mayo de 2003 al 16 de Junio de 2003)**

# NOTICIAS

**27/05/2003**

- Autoprofesional.com: La recuperación de piezas, protagoniza hoy la 3ª Jornada Profesional de Sernauto.
- AMD Press/Tecnipublicaciones: Anfac anuncia que sólo pagará los costes de gestión de VFU cuando ésta se realice en CARD autorizados por Sigrauto..
- AMD Press/Tecnipublicaciones: La Generalitat Valenciana invierte casi dos millones de euros para potenciar el reciclado de NFU's.

**28/05/2003**

- Autoprofesional.com: La comercialización de 'recambios usados' protagoniza la primera sesión de la 'Jornada del Mercado del Recambio' organizada por Sernauto.

**29/05/2003**

- El Mundo: La logística, primer problema del plan de reciclado.
- El Periódico del Motor: La nueva ley sobre reciclado de coches puede ser efectiva desde Junio.

**02/06/2003**

- AMD Press/Tecnipublicaciones: El Gobierno incrementará los controles y los requisitos técnicos de las incineradoras.

**04/06/2003**

- Autoprofesional.com: El Ministerio de Ciencia y Tecnología aclara el marco normativo en el que será posible el comercio de piezas reutilizadas procedentes de vehículos fuera de uso.

**05/06/2003**

- Autoprofesional.com: Murcia se convierte en la región con más desguaces adaptados a la normativa sobre Vehículos Fuera de Uso.
- AMD Press/Tecnipublicaciones: El Grupo de Trabajo del PNNFU debate hoy en Madrid las propuestas para la revisión del Plan.

**06/06/2003**

- Autoprofesional.com: Ancera pide a la administración que aplique la normativa de seguridad industrial al comercio de piezas usadas.
- Europa Press: Unas 40 empresas gallegas de desguace tramitan su conversión en centros autorizados para tratar vehículos fuera de uso

**09/06/2003**

- AMD Press/Tecnipublicaciones: El Parlamento catalán modifica la Ley de Residuos.
- ABC: Más de doscientos talleres de coches incumplen en Madrid la normativa sobre Medio Ambiente.

**10/06/2003**

- Autoprofesional.com: Ganvam pasará revista a las nuevas normativas en sus IV Jornadas Gerenciales.

## **27/05/2003: Autoprofesional.com**

La recuperación de piezas, protagoniza hoy la 3º Jornada Profesional de Sernauto (27/05/2003)

La gestión de los vehículos fuera de uso (VFO) y la adaptación a la legislación española sobre garantías de bienes de consumo centrarán el debate de la 3ª Jornada Profesional de Sernauto que, organizada por la Asociación Nacional de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción, se celebra hoy 27 de mayo, víspera de la inauguración de Motortec, en los recintos de la Institución Ferial de Madrid.

La jornada de trabajo desarrollará en profundidad las repercusiones en el sector del recambio del Real Decreto 1383/2002 sobre Gestión de Vehículos fuera de uso que establece la reutilización o valoración de un 85 por ciento del peso del vehículo. Cómo puede afectar al mercado de piezas de recambio, o si la recogida de recambios implicará un aumento del mercado paralelo de piezas usadas serán algunas cuestiones a las que se intentará buscar respuesta.

La Directiva sobre garantías de Bienes de Consumo obliga a que una reclamación deberá ser defendida/demostrada por el vendedor y plantea problemas como la identificación del responsable de la garantía (¿taller?¿distribuidor?¿fabricante?¿todos?), la dualidad garantías legales versus garantías comerciales y la necesidad de delimitar quién cubre una garantía de piezas usadas. Todo ello se tocará en la jornada.

Sernauto informará especialmente sobre la iniciativa Ecopartes. Además, a raíz de la aprobación del Real Decreto 1383/2002, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil, (BOE nº3 de 3 de Enero de 2003) y con el fin de estar preparados frente a la nueva normativa, la asociación ha estudiado la posibilidad de establecer un Sistema que gestione los componentes fuera de uso generados durante la vida útil del automóvil: ECOPARTES. Con ello asegura el control del mercado de los componentes reutilizados y reconstruidos y, además, asegura la participación de los fabricantes en el proceso de Certificación de Piezas de segunda mano.

Con este fin, y en colaboración con otras entidades, la Asociación ha puesto en marcha la realización de una Experiencia Piloto de recogida de los Componentes Fuera de Uso (CFU) en el sector de talleres de automoción y posterior gestión de los mismos en la ciudad de Vitoria-Gasteiz. Mediante la Experiencia Piloto se pretende obtener datos reales de funcionamiento (infraestructura necesaria y costes) para establecer un sistema voluntario (ECOPARTES) que garantice la recogida y adecuada gestión de los residuos que se generan durante la vida útil del vehículo. De esta forma tras la recogida del residuo del taller y su separación selectiva en las instalaciones de almacenamiento intermedio, se conseguirá su máxima recuperación, ya sea mediante el retorno al fabricante, su entrega a un centro tecnológico (previamente homologado) o el reciclado de materiales, asegurando una correcta gestión y tratamiento de los componentes no valorizables y de los residuos peligrosos mediante gestor autorizado. Se espera que hoy se hagan públicas algunas conclusiones de la experiencia piloto.

## **27/05/2003: AMD Press/Tecnipublicaciones**

Anfac anuncia que sólo pagará los costes de gestión de VFU cuando ésta se realice en CARD autorizados por Sigrauto

AMDPress.- Carlos Mataix, director del Departamento Técnico de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones ([Anfac](#)) ha anunciado que su asociación sólo se hará cargo de los costes de los Vehículos Fuera de Uso (VFU) con valor negativo en Centros Autorizados para la Recepción y Descontaminación de Vehículos (CARD) que hayan llegado a un acuerdo con [Sigrauto](#), plataforma en la que participa esta asociación junto a representantes de desfragmentadores (Fer), importadores de vehículos (Aniacam) y desguaces (Aedra). Asimismo, Mataix ha señalado que las negociaciones están abiertas para que cualquier centro pueda negociar con la plataforma; sin embargo, puede darse el caso de que algunas Comunidades Autónomas autoricen a un centro de tratamiento de VFU pero la asociación de constructores de automóviles no lo reconozca como tal y niegue los pagos de la gestión de VFU.

Esta declaración ha tenido lugar durante la III Jornada Profesional del Recambio, organizada por la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción ([Sernauto](#)) en Madrid, destinada a reunir a todos los agentes implicados en el sector para informarles de las nuevas reglamentaciones nacionales y europeas que les afectan de forma directa, como las de gestión de VFU y garantías de bienes muebles.

La jornada se ha iniciado con la intervención de Julio de Juan Sáez, jefe de Área y coordinador de programas de Automoción del Ministerio de Ciencia y Tecnología. Sáez ha desgranado el contenido de la Directiva 2000/53 y de su transposición a través del Real Decreto 1383/2002, señalando como pilares básicos de la norma las bases para la reutilización, valorización y reciclaje de los residuos, la limitación de sustancias peligrosas en el vehículo y el establecimiento de sistemas de gestión. Asimismo, el texto legal delimita las obligaciones para usuarios, constructores, fabricantes de piezas y desguazadores.

A continuación, Mar García, senior Manager de PriceWaterhouseCoopers ha realizado una perspectiva de cómo ha sido transpuesta en diversos países de la Unión Europea. Así, García ha señalado, que en España se ha elegido un modelo "compañía a compañía" similar al elegido en Reino Unido o Alemania, en el que la Administración se relega a un papel secundario, otorgando responsabilidades a los distintos agentes del sector. García ha resumido el proyecto Ecopartes, una entidad sin ánimo de lucro que pretende establecer un sistema de gestión que sea técnica, económica y medioambientalmente viable. "A día de hoy es sólo un mero concepto, un registro, pero en el futuro pretendemos que se convierta en un acuerdo voluntario para la recogida de piezas usadas", ha señalado.

Ambos ponentes, junto a José Antonio del Moral, presidente de Sigrauto, José Manuel de Gregorio, secretario general de Ecoauto, Juan Antonio Loste, abogado socio de Schiller Abogados y vicepresidente de la Sección de Derecho Ambiental del Colegio de Abogados de Barcelona y José Luis Aneri, jefe del Departamento de Medio Ambiente de Ancera, entre otros, han debatido las consecuencias de la Directiva y el Real Decreto en una mesa redonda. Del Moral ha calificado ambas normas como una "maraña de responsabilidades", ya que, a su juicio, se establece una interrelación compleja y "poco clara" de responsabilidades no unidas a atribuciones a cada uno de los agentes del sector. Además, el presidente de Sigrauto ha señalado que su plataforma establecerá la futura red de CARD sobre los actuales desguaces, garantizando al usuario la gratuidad del proceso.

Por su parte, José Manuel de Gregorio, secretario general de la Asociación de Recicladores Ecológicos del Automóvil (Ecoauto) ha aportado datos de los VFU, señalando que durante 2003 se prevé que más de un millón de automóviles se den de baja en España. Tras él, Juan Antonio Loste también mostró su disconformidad con la normativa sobre VFU, remarcando su carácter punitivo y señalando que "chirría" al definir obligaciones sin haber regulado su funcionamiento o establecido regímenes transitorios de aplicación.

## **27/05/2003: AMD Press/Tecnipublicaciones**

La Generalitat Valenciana invierte casi dos millones de euros para potenciar el reciclado de NFU's

AMDPress.- "Estamos potenciando el reciclado de neumáticos en la Comunidad Valenciana". Así se expresó el conseller de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana, Fernando Modrego, sobre la política para fomentar la recogida y valorización de este tipo de residuos que está llevando a cabo el gobierno valenciano, durante su visita el pasado viernes a la retirada de un depósito de neumáticos fuera de uso (NFU's) situado la partida de "El Pontet", en el término municipal de Chiva.

En concreto, Modrego precisó que en este depósito se retirarán un total de 1.900 toneladas de NFU's, que supondrán una inversión superior a los 260.000 euros, y todo ello cumpliendo las directrices marcadas en el Reglamento de la Producción, Posesión y Gestión de los Neumáticos Fuera de Uso de la Comunidad Valenciana, recogido en el Decreto 2/2003 de 7 de enero y publicado en el Diario Oficial de ésta Generalitat. Además, Fernando Modrego adelantó que la Conselleria va a ejecutar la retirada de este mismo tipo de residuos en otra partida de Chiva, así como en una de Moncada con una inversión aproximada de más de 1.500.000 de euros, lo que sumando ambas partidas se eleva a casi dos millones de euros.

El Conseller de Medio Ambiente también explicó que "los neumáticos retirados, tras someterse a un proceso de trituración, serán trasladados a una planta de valorización energética para su posterior aprovechamiento como combustible. Hay que tener en cuenta que los neumáticos fuera de uso son residuos con un alto poder calorífico que los convierte en un excelente combustible, una vez que han sido triturados".

El conseller de Medio Ambiente también se refirió al reciente Reglamento de la producción, posesión y gestión de los neumáticos fuera de uso en la Comunidad Valenciana: "A través de este documento, se garantiza la correcta realización de las operaciones de gestión de los neumáticos fuera de uso, prohibiendo su eliminación por incineración sin recuperación de energía, así como su depósito en vertedero en los plazos establecidos en la Ley de Residuos de la Comunidad Valenciana. Con estas actuaciones, estamos favoreciendo su total valorización mediante operaciones de reutilización, reciclado, recuperación o cualquier otro procedimiento destinado al aprovechamiento de los recursos contenidos en los mismos, siguiendo la política establecida por la Generalitat de potenciar la valorización de los residuos producidos en nuestra Comunidad"

En la actualidad, en la Comunidad Valenciana se producen 40.000 toneladas de neumáticos fuera de uso al año, dado del incremento del parque móvil y sus operaciones de mantenimiento. De dicha cantidad, el 55% van a vertederos, el 20% son destinados a valorización (recauchutado), otro 20% se reutilizan y un 5% se destinan a la valorización en otras comunidades autónomas.

## **28/05/2003: Autoprofesional.com**

La comercialización de 'recambios usados' protagoniza la primera sesión de la 'Jornada del Mercado del Recambio' organizada por Sernauto (28/05/2003)

La legislación medioambiental europea impulsa la reutilización de piezas usadas procedentes de los vehículos fuera de uso. Las autoridades comunitarias persiguen con ello un doble propósito: minimizar el impacto negativo del automóvil sobre el entorno natural en tanto que producto industrial complejo de gran poder contaminante y generar nuevas actividades económicas en torno a la recuperación y reciclaje de los componentes que integran el vehículo al final de su vida útil. Sólo desde ambas premisas se puede entender el articulado de la Directiva sobre Vehículos Fuera de Uso (VFUs) y la reciente trasposición de la misma al ordenamiento jurídico español. Estas han sido las ideas-fuerza expresadas en la sesión que la 3ª Jornada del Mercado del Recambio, organizada por la asociación española de fabricantes de componentes, Sernauto, en el Recinto Ferial de Ifema, en Madrid, ha dedicado al Real Decreto sobre VFUs en la jornada previa a la apertura de Motortec. Cuestión bien distinta es cómo entiende sus nuevas responsabilidades cada uno de los agentes económicos –constructores, fabricantes de piezas, recambistas, talleres de reparación y recuperadores- concernidos por la nueva legislación medioambiental.

El papel de fabricantes de componentes y talleres, según la administración

En representación de la administración pública, Julio de Juan Sáez, Jefe de Área de Programas de Automoción en el Ministerio de Ciencia y Tecnología, ha sido el encargado de abrir la Jornada. Tras efectuar un resumen de los principios y las principales obligaciones recogidas tanto en la Directiva comunitaria sobre VFUs como en el Real Decreto español, el representante del Ministerio se ha detenido en analizar los efectos que ambas normas pueden tener sobre el mercado de piezas reutilizadas y la actividad de los talleres. Respecto a las primeras, el alto funcionario del Ministerio ha dejado claro que la puesta en el mercado del recambio de piezas usadas procedentes de VFUs estará siempre supeditada al cumplimiento de la normativa sobre seguridad industrial. En cualquier caso, De Juan Sáez ha señalado que el Plan Nacional de Vehículos al Final de su Vida Útil, que fue presentado hace dos años, por el Gobierno ya prevé la elaboración de una norma de calidad para las piezas y componentes usados procedentes de VFUs. En cuanto al papel que la nueva normativa medioambiental reserva a los talleres de reparación, el representante del Ministerio ha manifestado que éste tiene que ver sobre todo con su condición de productores de residuos peligrosos, su obligación de registrarse como tales y la necesidad de que participen en los procesos de logística inversa que convierta dichos residuos en mercancías que entran en un sistema de reciclaje. A este respecto, De Juan Sáez ha citado la exitosa experiencia de recogida de residuos llevada a cabo por los talleres de Vitoria bajo los auspicios de Sernauto y la asociación de talleres de Álava, Adeada.

La respuesta de los fabricantes de piezas: el proyecto ECOPARTES

En tanto que Senior Manager de la consultora PriceWaterHouseCoopers, entidad asesora de Sernauto en materia de reciclaje de Componentes Fuera de Uso (CFUs), Mar García Ramos ha sido la segunda ponente de la jornada. En su intervención, García Ramos ha subrayado las responsabilidades medioambientales de los fabricantes de piezas, sobre todo de los residuos que genera el vehículo a lo largo de su vida útil en cada paso por el taller. Para ello, ha referido las obligaciones que establece el legislador: 'Los productores establecerán sistemas de recogida de los componentes que deban sustituirse por avería, razones de seguridad u obsolescencia, para que sean entregados a gestores autorizados que los traten y valoricen'. Con todo, la Señor Manager de PricewaterHouseCoopers ha señalado que el Real Decreto sobre VFUs español 'no establece objetivos cuantitativos a alcanzar en plazo temporal alguno, así como tampoco especifica que los productores de componentes deban informar a la administración de las cantidades que se vayan reciclando'. No obstante lo anterior, García Ramos ha manifestado

que la voluntad de Sernauto es de que 'los productores de recambios sean proactivos, anticipándose a los requerimientos de la administración'.

En este punto, la Senior Manager de PricewaterHouseCoopers ha explicado en qué consiste ECOPARTES, la iniciativa emprendida por Sernauto para la gestión de los componentes fuera de uso que el automóvil genera a lo largo de su vida útil. 'ECOPARTES es hoy –ha indicado– sólo un registro, pero en el futuro será una entidad sin ánimo de lucro dedicada a la gestión técnica, económica y ambientalmente viable de los componentes fuera de uso que se generen en España durante la vida útil de un vehículo'.

Las piezas usadas procedentes del desguace preocupan a fabricantes y recambistas

El programa elaborado por Sernauto para reflexionar en torno al Real Decreto sobre VFUs se ha completado con una mesa redonda cuyo cometido era abordar las 'consecuencias' posibles para cada uno de los actores del mercado del automóvil de la nueva reglamentación medioambiental.

En primer lugar han intervenido los representantes de Sigrauto (asociación para el reciclaje de vehículos), Ecoauto (Asociación de Recicladores Ecológicos del Automóvil) y Anfac (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones), quienes han puesto de manifiesto que el reciclaje de los VFUs constituye por una parte un coste (el de los procesos de reciclado) y por otra, una oportunidad de negocio (mediante la recuperación de piezas y materiales del vehículo). En cualquier caso, frente a la posición defendida por el representante de Ecoauto, José Manuel de Gregorio, de que es el cliente final quien decide a qué instalación de tratamiento entrega su VFU, el representante de Anfac, Carlos Mataix, ha dejado claro que los constructores asumirán el coste de reciclado al que les obliga la Directiva y el Real Decreto siempre y cuando los VFUs sean entregados en centro autorizado de tratamiento concertado con ellos a través de Sigrauto.

En medio de un encendido debate acerca de cuándo el reciclado de un vehículo es rentable y cuándo no (algo que parece depender en buena medida de que se puedan recuperar muchas de sus piezas volviéndolas a poner en el mercado como 'recambios usados'), el director general de Sernauto interpeló a los miembros de la mesa preguntándoles de qué manera se va a certificar la calidad de todas esas piezas usadas que presumiblemente se pondrán en el mercado para que el reciclado de VFUs resulte rentable. Carlos Mataix, de Anfac, recogió el guante señalando que esa cuestión vendrá impuesta desde Bruselas con la elaboración de un listado de componentes que, por su incidencia en la seguridad del vehículo, bajo ninguna circunstancia podrán volverse a poner en el mercado.

## **29/05/2003: El Mundo**

La logística, primer problema del plan de reciclado

JAIME LOPEZ

**MADRID.-** La experiencia piloto de Vitoria sobre el reciclaje de residuos presenta sus primeros problemas, por el real decreto sobre Vehículos Fuera de Uso (VFU) para el periodo 2001-2006 que obliga a los fabricantes europeos a hacerse cargo del reciclado.

Para evaluar los problemas que implica este objetivo, la Asociación de Empresarios de Automoción de Álava (ADEADA) y el Gobierno de Vitoria, con la colaboración de la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para el automóvil (Sernauto), firmaron un acuerdo para realizar una experiencia piloto en 20 talleres de la capital alavesa.

Según declaraciones de los gerentes de varios talleres consultados, la recogida de este material no se está realizando. Según una de las compañías consultadas «la compañía encargada del traslado de estos materiales de los talleres a los desguaces —Cespa Conten— sólo ha venido una vez para recoger el material, y se trataba de un contenedor de chatarra.

Ahora mismo tengo tres bidones de 60 litros llenos, he llamado y nadie a venido a buscarlos». Asimismo, otro de los centros consultados indica que «todavía no ha venido nadie a recoger nada. He llamado un par de veces pero me han dicho que hasta dentro de dos o tres semanas nada». Asimismo, señalaron que en otros dos centros había sucedido lo mismo. El problema es de logística. La empresa que gestiona este traslado está ubicada en Bilbao, por lo que sólo acude cuando la mayoría de los talleres tienen varios contenedores en su establecimiento.

Esta experiencia piloto se compone de tres fases: la primera, en donde los talleres reciben los residuos del automóvil y los clasifica según su naturaleza. La segunda, que incluye la recogida de las piezas y componentes y su traslado al punto de destino; y la última, que comprende la gestión de estos materiales, en función de su rentabilidad. La Ley europea también exige que, a partir de 2006, se recicle el 85% del peso del vehículo, cuando el máximo hoy es un 75%.

## **2/06/2003: AMD Press/Tecnipublicaciones**

Deberán incluir un dispositivo que impida su alimentación en casos de anormal funcionamiento

El Gobierno incrementará los controles y los requisitos técnicos de las incineradoras

AMDPress.- El Consejo de Ministros celebrado el pasado viernes, 30 de mayo, aprobó un Real Decreto acerca de la incineración de residuos mediante el cual se establecen condiciones más exigentes sobre la entrega y recepción de los residuos en las incineradoras; mayores requisitos técnicos a las instalaciones para su construcción y funcionamiento. La norma unifica los valores límite para los desechos, ya sean peligrosos o de procedencia urbana, y restringe las emisiones a la atmósfera.

El Real Decreto, que incorpora al ordenamiento jurídico una Directiva Comunitaria de 2000, pretende impedir o limitar los riesgos para la salud así como los efectos negativos sobre el medio ambiente de las actividades de incineración y co-incineración de residuos.

En cuanto a las exigencias de entrega y recepción de residuos, la nueva norma establece que, antes de aceptar los residuos, el operador de la incineradora deberá determinar la masa de cada uno de ellos recurriendo a los códigos de identificación de la Lista Europea de Residuos.



Asimismo, el operador de la instalación deberá disponer de toda la información administrativa sobre el proceso generador del residuo, su composición física y los riesgos inherentes al mismo, así como las sustancias con las cuales no puede mezclarse y las precauciones de manipulación.

Cuando se trate de residuos peligrosos, se deberá realizar un muestreo representativo antes de su descarga y conservar esta muestra "al menos durante un mes después de la incineración", según informan fuentes del Ejecutivo.

Sobre la información pública sobre las incineradoras, aquellas que tengan una capacidad superior a dos toneladas por hora tendrán que elaborar un informe anual para las autoridades competentes. Además, las comunidades autónomas llevarán a cabo una lista de las instalaciones con una capacidad inferior a la citada cantidad.

Del ámbito de aplicación de este El Real Decreto quedan excluidas las instalaciones que incineren biomásas, residuos radiactivos y carcasas. Tampoco se verán afectados por él las instalaciones dedicadas a la incineración de animales muertos, así las explotaciones de petróleo y gas situadas en plataformas marinas, cuando sus residuos sean incineradas a bordo.

#### **04/06/2003: Autoprofesional.com**

El Ministerio de Ciencia y Tecnología aclara el marco normativo en el que será posible el comercio de piezas reutilizadas procedentes de vehículos fuera de uso (03/06/2003)

El legislador europeo y español quiere fomentar la reutilización de piezas en el sector del automóvil. Sin embargo, hoy por hoy volver a poner en el mercado componentes usados que tienen su origen en Vehículos Fuera de Uso plantea numerosos interrogantes y alguna que otra preocupación a los agentes del mercado posventa, especialmente a distribuidores de recambios y talleres de reparación. A fin de contribuir a aclarar el actual posicionamiento de la administración española en este punto nos hacemos eco del planteamiento hecho público por el Ministerio de Ciencia y Tecnología a través de Julio de Juan Sáez, Jefe de Área-Coordenador de los Programas de Automoción, en la Tercera Jornada del Recambio, que organizada por la patronal de los fabricantes de piezas, Sernauto, tuvo lugar recientemente en Madrid.

'Además de la Directiva sobre Vehículos Fuera de Uso -explica el alto funcionario del Ministerio-, el terreno en el que será posible desarrollar un mercado de piezas reutilizadas procedentes de este tipo de vehículos está delimitado por el Plan Nacional de VFUs, el Real Decreto 1457/1986 sobre talleres de reparación y el Real Decreto 1383/2002 sobre VFUs'.

Julio de Juan Sáez refiere que el Plan Nacional de Vehículos al Final de su Vida Útil recoge la necesidad de 'elaborar una norma de calidad para las piezas y componentes de segundo uso procedentes de VFU'. Aunque también reconoce que por el momento no se ha tomado ninguna iniciativa al respecto.

El Coordinador de los Programas de Automoción del Ministerio de Ciencia y Tecnología señala también que el artículo 9 del Real Decreto 1457/1986, regulador de la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación, recoge una mención relativa a las piezas de repuesto que pueden montar los reparadores.

Finalmente, Julio de Juan Sáez se hace eco del Real Decreto 1383/2002 sobre Vehículos Fuera de Uso, y más concretamente de su artículo 8.3, donde en relación con los Centros Autorizados de Tratamiento de vehículos al final de su vida útil se indica lo siguiente: 'En las operaciones posteriores a la descontaminación realizadas o no en el mismo centro de tratamiento, deberá procederse separando las piezas y componentes que puedan ser reutilizadas de las que deban reciclarse, comercializándose las primeras de acuerdo con la normativa sobre seguridad industrial'.

A la luz de este marco normativo al que habrá de adaptarse el mercado de piezas usadas, el responsable del Ministerio de Ciencia y Tecnología, aventuró nuevos cambios legislativos encaminados, sobre todo, a garantizar la seguridad de las piezas usadas/reutilizadas que se comercialicen en el mercado de los repuestos.

29/05/2003: *El Periódico del Motor*

# La nueva ley de reciclado de coches puede ser efectiva desde junio

## La DGT ultima la exigencia del "certificado de destrucción", necesario para dar de baja el vehículo, que sólo podrán emitir los desguaces autorizados

ANA MONTENEGRO / MADRID

La ley sobre reciclado de vehículos al final de su vida puede desencadenar una guerra entre fabricantes, desguaces, recicladores y talleres. Las discrepancias entre los diferentes afectados por una legislación que califican como "poco clara" y por los costes que puede ocasionar se han puesto de manifiesto en el seminario que, organizado por Sernauto (la patronal de la industria de componentes), se celebró en Madrid durante la jornada previa a la apertura de Motortec.

El Real Decreto sobre Vehículos Fuera de Uso (VFU) se aprobó en diciembre de 2002, pero su aplicación no será una realidad hasta que la Dirección General de Tráfico apruebe el "Certificado de Destrucción". Este documento sólo podrá ser emitido por los desguaces autorizados, y se exigirá para dar de baja un vehículo.

### Intereses enfrentados

Según anunció Juan Antonio Moral, presidente de Sigrauto (la asociación para el tratamiento medioambiental de los vehículos), Tráfico podría implantar este documento el próximo mes de junio. "Esa medida supondrá la entrada en vigor de la ley, porque en ese momento sólo se podrán achatar coches en los centros autorizados", explicó.

Pero ese es precisamente uno de los puntos de fricción ya que en España hay unos 3.000 desguaces, un negocio muy rentable, de los que sólo 300 o 400 cumplen la normativa. A la inevitable reestructuración de este sector se suman el problema de los talleres, que también deberán buscar el sistema para gestionar



Juan A. Moral, presidente de Sigrauto.

la recogida y reciclaje de todas las piezas que se cambian en un coche a lo largo de su vida, unas 841.000 toneladas al año. Sernauto ha puesto en marcha un programa para estudiar alternativas a este problema.

Pero los talleres y fabricantes de componentes reclaman también una legislación clara sobre

**Los fabricantes planean cubrir con pólizas de seguro el coste del reciclado que deben asumir a partir de 2007**

las piezas de vehículos achatarados que se ponen en el mercado y exigen que se garantice su fiabilidad, lo que actualmente no está legislado.

El tercer grupo afectado es el de los fabricantes de vehículos, que a partir de 2007, y según la

legislación, deberán hacer frente al coste del reciclado de sus vehículos, si es deficitario. En España se financia con la venta de piezas aún útiles y la chatarra para la producción de acero, pero en otros países como Alemania u Holanda ya supone actualmente un coste. Ante esta situación, algunos fabricantes como General Motors Europa han empezado a hacer provisiones de fondos desde este año.

Moral considera que la ley "no deja muchas salidas a los fabricantes" y alerta de que si no se llega a acuerdos para crear una red de recogida y reciclado, podrían tener que hacer su propia red. "No es su intención, pero ante la confusión actual podría ser inevitable", explicó. De hecho, Sigrauto nació con el objetivo de coordinar a todos los implicados, ya que la forman las asociaciones de empresarios de desguaces, reciclaje y los fabricantes de vehículos.

Sobre el coste de la medida para los fabricantes, Moral explicó que el principal problema es que deberán afrontarlo sobre coches fabricados antes de la ley y este gasto no estaba previsto cuando se vendieron. En el futuro podrían tomar la decisión de incluir el coste en el precio de venta, como ya hacen en Holanda; provisiona esta partida en sus cuentas anuales o recurrir a pólizas de seguro. Algunas compañías aseguradoras han ofrecido ya productos en esta línea a los fabricantes.

Moral advirtió también que las exigencias medioambientales de la propia UE complican el reciclado, porque exigen que en los coches aumente el porcentaje de plásticos (difíciles de recuperar) y reducen el del acero.

### **05/06/2003: Autoprofesional.com**

Murcia se convierte en la región con más desguaces adaptados a la normativa sobre Vehículos Fuera de Uso (05/06/2003)

Los desguaces murcianos han sido de los primeros en dar el paso para convertirse en Centro Autorizados de Recepción y Descontaminación (CARD). Según se puso de manifiesto en una jornada celebrada por iniciativa de la Asociación Provincial de Desguaces de la Región de Murcia, ADREMUR, ya hay 19 empresas homologadas y otras 10 están en trámites.

Murcia es la Comunidad Autónoma con más CARD en estos momentos gracias a la colaboración impulsada por la FREMM, entre los empresarios del sector agrupados en torno a ADREMUR y la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente.

Gracias a esta colaboración los desguaces de Murcia se ponen en primera línea en el cumplimiento de la normativa europea y nacional, que establece que los vehículos fuera de uso deben ser descontaminados en centros autorizados por contener residuos peligrosos.

Este requisito ha llevado a que, en estos momentos, en la Región de Murcia existan ya 19 empresas con licencia temporal de CARD aprobadas por la Secretaría Sectorial de Medio Ambiente, mientras otros 10 centros están en fase de aprobación.

En las jornadas celebradas a iniciativa de ADREMUR en el Centro de Formación de la FREMM, María José Martínez Sánchez, secretaria sectorial de Agua y Medio Ambiente, advirtió que el plazo para convertirse en CARD es corto. Adelantó, asimismo, que los CARD podrían obtener la licencia definitiva antes del verano.

Martínez Sánchez informó de que la licencia de apertura es obligatoria para optar a ser CARD, ya que el principal problema al que se enfrentan multitud de empresas es la carencia de la misma por la falta de entendimiento con los ayuntamientos a la hora de definir su ubicación.

La autorización definitiva sólo se concederá a las empresas que cuenten con permiso de apertura, superen la inspección de Industria y cumplan todas las exigencias.

### **05/06/2003: AMD Press/Tecnipublicaciones**

El Grupo de Trabajo del PNNFU debate hoy en Madrid las propuestas para la revisión del Plan

AMDPress.-El Grupo de Trabajo encargado de desarrollar el Plan Nacional de Neumáticos Fuera de Uso (PNNFU, 2001-2006) está celebrando hoy en Madrid su sexta reunión, con el fin de analizar y debatir los estudios y propuestas que están elaborando los siete Subgrupos de Trabajo, de cara a la revisión del Plan que se llevará a cabo el próximo mes de octubre.

Según ha podido saber este servicio de noticias, el primer punto del orden del día es la "lectura y aprobación, en su caso, del Acta de la reunión anterior (ver revista 'Neumáticos&Mecánica Rápida' del pasado mes de febrero)" y, acto seguido, Andrés Macho, Coordinador del Grupo de Trabajo del PNNFU, ha expuesto un "informe general sobre las actividades realizadas desde la última reunión".

Asimismo, y como se recoge en el tercer punto de la sexta reunión del Grupo de Trabajo del PNNFU, los Coordinadores de los siete Subgrupos están explicando sus respectivos informes específicos sobre las actividades que han llevado a cabo desde la anterior cita. Posteriormente, todos los miembros del Grupo de Trabajo discutirán las diferentes propuestas de los coordinadores de los Subgrupos.

Según fuentes del Grupo de Trabajo, el fin de dicha reunión es "emitir las propuestas que se estimen pertinentes para dinamizar y aplicar el contenido de dicho Plan, elevándolas a los responsables del Ministerio con la finalidad de que se alcancen los objetivos ecológicos establecidos en el PNNFU".

Asimismo, uno de los objetivos principales de esta sexta reunión del Grupo de Trabajo es acelerar el consenso de cara a dichas propuestas y emitir las con agilidad, sobre todo por estar en vigor el Real Decreto 1481/2001 por el que se prohíbe la admisión en los vertederos de los neumáticos usados enteros a partir del 16 de julio de 2003, y a partir del 16 de julio de 2006, la de neumáticos troceados.

Hay que recordar, por último, que los siete Subgrupos y sus respectivos coordinadores son los siguientes: Actualización de las Estadísticas de los NFU's (Nedes); Prevención y Reutilización-Recauchutado (AER); Reciclado (CEDEX); Recuperación Energética (Neuciclaje); Eliminación -vertido o incineración sin recuperación energética- (Fenacor); Gestión del Residuo y su financiación (CNIC); y Concienciación ciudadana y formación de personal especializado (Fenacor).

### **06/06/2003: Autoprofesional.com**

**Ancera pide a la administración que aplique la normativa de seguridad industrial al comercio de piezas usadas (06/06/2003)**

La nueva normativa sobre Vehículos Fuera de Uso -tanto la Directiva europea como el Real Decreto que la traspone al ordenamiento jurídico español- apuesta decididamente por la reutilización de piezas usadas. Se persigue con ello el doble objetivo de limitar el efecto negativo que sobre el medio ambiente tienen los residuos procedentes del automóvil y contribuir a impulsar una nueva área de actividad económica relacionada con el reciclaje de vehículos.

De todo ello se habló en la Tercera Jornada del Recambio que a instancias de la patronal de los productores de piezas, Sernauto, tuvo lugar recientemente en Madrid. En nombre de la asociación nacional de distribuidores de recambio libre, Ancera, José Luis Aneri manifestó que los profesionales españoles del recambio independiente no pueden oponerse al principio de reutilización de piezas usadas puesto que éste se encuentra recogido en la normativa. Pero sí indicó que Ancera exigirá a la administración que 'los recambios usados que se pongan en el mercado cumplan unos estándares mínimos de calidad y se nos garantice que respetan la normativa de seguridad industrial'.

'No nos preocupa que el mercado del recambio incorpore piezas usadas, pero sí que esas piezas estén en las condiciones adecuadas para ser montadas en un vehículo y hayan pasado los controles de calidad pertinentes', afirmó el representante de Ancera.

Según José Luis Aneri, 'la Directiva primero y el Real Decreto después, han abierto el mercado de la reposición a las piezas usadas y ahora todo el mundo quiere entrar en el mercado del recambio, lo que no se dice sin embargo es quién va a responder, a responsabilizarse de la calidad de esas piezas'. El representante de Ancera en el encuentro ultimó su intervención recordando que cuando el recambio que distribuyen sus asociados se monta en un vehículo ha superado unos controles tanto en la esfera de la fabricación como en la de la distribución y en la del taller. 'Son tres filtros -concluyó- de calidad y de responsabilidad'.

## **06/06/2003: Europa Press**

### **Unas 40 empresas gallegas de desguace tramitan su conversión en centros autorizados para tratar vehículos fuera de uso**

Unas cuarenta empresas gallegas de desguace de automóviles tramitan en la actualidad su conversión en centro autorizados para el tratamiento de vehículos fuera de uso. La mayoría de las firmas ya han adaptado sus instalaciones al nuevo servicio.

Así, lo aseguró en Vigo el director general de la Asociación Española de Desguazadores y Reciclaje de Automóvil (AEDRA), Rafael Pardo, que participó hoy en el ciclo de conferencias organizado en el marco del II Salón Internacional de Medio Ambiente y Equipamiento Municipal, "SIMEM 2003".

Pardo indicó que, según los datos oficiales de la Dirección General de Tráfico (DGT), anualmente se dan de baja en Galicia unos 30.000 vehículos, aunque la cifra de automóviles que se retiran de la circulación puede ser mayor. La diferencia la atribuye a que algunos usuarios optan por no dar debaja los coches en Tráfico "para evitar el último recibo del impuesto de circulación".

Por ello, abogó porque todas las instituciones realicen un esfuerzo en esta materia porque la situación actual contribuye a fomentar, en buena parte, "el abandono de vehículos en la vía pública", señaló.

#### **MEDIDAS**

Asimismo, se refirió en su intervención al Real Decreto de diciembre del año pasado que recoge la directiva europea en cuanto a la necesidad de arbitrar medidas para reducir el impacto medioambiental que produce la eliminación de vehículos. Esta normativa exige recuperar el 85 por ciento del peso total de los vehículos fuera de uso antes de 2006 y se marca como objetivo alcanzar el 95 por ciento para 2015.

Durante su conferencia sobre "Funcionamiento de un Centro Autorizado de Recepción y Descontaminación (CAT)", Pardo explicó que la directiva establece la obligación de proceder a la descontaminación de los vehículos fuera de uso como operación previa a la recuperación de piezas destinadas a su reutilización y de materiales para su reciclado.

Los CAT deberían ser, en palabras del director general de AEDRA, "los únicos competentes" para llevar a cabo esa tarea y emitir los certificados de destrucción, imprescindibles para obtener la baja en las delegaciones de tráfico.

Asimismo, abogó por una reconversión del sector del desguace en España, poniendo en marcha una red de centros --en Galicia existen dos-- "numerosa y bien distribuida" que permita "la más cómoda y adecuada recepción de los vehículos y evite o reduzca considerablemente sus abandonos en los campos o en la vía pública", señaló.

La Comisión Europea considera "residuos peligrosos" los vehículos al final de su vida útil, por lo que el dirigente de AEDRA cree "necesario" tener conciencia de la necesidad de avanzar en la puesta en marcha de medidas tendentes a reducir el impacto.

## **09/06/2003: AMD Press/Tecnipublicaciones**

Noticia del día

Pretende fomentar la valorización

El Parlamento catalán modifica la Ley de Residuos

AMDPress.- El pleno del Parlamento de Cataluña aprobó el pasado 4 de junio la norma que modifica la Ley Reguladora de los Residuos y la Ley de Financiación de las Infraestructuras de Tratamiento de Residuos y del canon de depósito de los mismos. Una de las novedades es la regulación de un nuevo concepto de residuo municipal, el comercial.

Además de establecer esta nueva categoría de residuo, generado en las actividades comerciales, de servicios y de oficinas, la modificación de la ley fija la gestión que deben recibir. En líneas generales, el productor tendrá la obligación de gestionarlos de forma diferenciada a la corriente de residuos domiciliarios, bien por medio de un gestor autorizado o bien mediante mecanismos que dispongan en sus locales.

Dentro de la categoría de residuos municipales se equiparan aquellos de origen industrial que, por sus características, son asimilables a esta tipología, por lo cual su gestión se llevará a cabo por los mismos circuitos que los comerciales.

Dado que los residuos comerciales representan alrededor del 15% del total de los residuos municipales, se pretende incrementar el porcentaje de recogida de residuos comerciales por circuitos independientes hasta alcanzar, en 2006, el 15% del total de esta corriente de residuos.

En cuanto a la Ley de Financiación de las Infraestructuras de Tratamiento de Residuos y del canon de vertido establece que la financiación de las instalaciones de recogida, tratamiento y depósito de residuos municipales debe ajustarse a los términos que recoge el Programa de gestión de residuos municipales en Cataluña.

La modificación de la norma regula la naturaleza, los recursos económicos, la composición y funcionamiento que tendrá el fondo de Gestión de Residuos, que a partir de ahora asumirá la financiación de las operaciones de gestión de los desechos municipales y asimilables, así como de los residuos de envases.

Otra de las novedades de la nueva norma es la creación de un canon de vertido controlado de residuos municipales que se destinará a los tratamientos de valorización de materiales. Así, la tasa por cada tonelada de residuos destinada a vertedero controlado será de 10 euros por tonelada, impuesto que entrará en vigor a partir de enero de 2004.

Según fuentes del Ejecutivo catalán, estas novedades "supondrán un impulso notable de la valorización de los residuos, en especial de la fracción orgánica". Los objetivos previstos apuntan a que en 2006 se alcanzaría una valorización de los residuos del 69%.

## **10/06/2003: Autoprofesional.com**

Ganvam pasará revista a las nuevas normativas en sus IV Jornadas Gerenciales (10/06/2003)

La Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios, Ganvam, celebrará los próximos días 19 y 20 de junio sus IV Jornadas Gerenciales, en las cuales se pasará revista a las novedades en materia de normativa que afectan al sector del automóvil, y de manera especial la nueva Ley de Garantías, y a la problemática específica del vehículo industrial. Los actos, que tendrán lugar en el Auditorio Sur de Ifema, en Madrid, serán inaugurados por Juan Antonio Sánchez Torres, presidente de la asociación.

Javier Escrihuela, letrado ponente y consultor de Ganvam, disertará sobre la nueva Ley de Garantías, transposición de la Directiva UE 1999/44, en estos momentos en trámite parlamentario. Tras un coloquio sobre esta cuestión, hablará Roby Said, director general de Atisae Consultores, y lo hará sobre la certificación de los vehículos ante la nueva garantía. Continuando con esta misma cuestión, Jaime Barea, jefe de la Asesoría Jurídica de Ganvam, desarrollará en su intervención el tema de cómo afectará la citada ley al vehículo industrial. Alfonso Sánchez, inspector general de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, disertará sobre el nuevo tacógrafo digital.

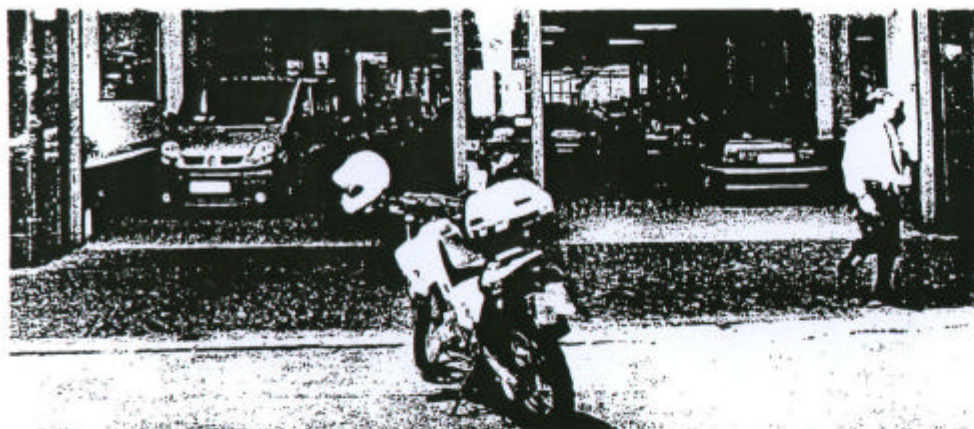
Durante la tarde del primer día los temas a tratar serán la Ley de Vehículos Fuera de Uso y sus repercusiones para los distribuidores de automóviles, por Manuel Kindelan, gerente de Sigrauto; y los vehículos industriales en internet, por Gerardo Cabañas, director general de Autoscout 24. Antonio López, de css-mari, hablará sobre la gestión on line.

Sobre la sociedad de la información y el Proyecto Artepyme II centrará su intervención Tomás Herrera, secretario general de Ganvam, que será el encargado de abrir la segunda jornada. La evolución del Reglamento 1400/2002 ocupará la segunda sesión de trabajo de la mañana. Jaime Barea se encargará de presentar ante los asistentes las últimas novedades relacionadas con el mismo. El e-learning en vehículos industriales y la distribución de los mismos será el siguiente tema, que desarrollarán profesionales de la consultora Urban Science.

Las autorizaciones de Transporte de Mercancías por Carretera y las normas de certificación UNE 1400 y 9000 serán los últimos temas a tratar, según el programa del acto, que será clausurado por Juan Antonio Sánchez Torres, presidente de Ganvam.

## Madrid

A. B. C.



Falta de autorización, inadecuado tratamiento de los residuos y no contar con etiquetado homologado, principales irregularidades de los talleres

ANDRÉS BARRERO

## Más de doscientos talleres de coches incumplen en Madrid la normativa sobre Medio Ambiente

La «Patrulla Verde» de la Policía Municipal ha detectado 253 irregularidades durante los 12 últimos meses

«Cada vez hay una mayor concienciación en el sector. Desde 1996, se ha inspeccionado un tercio de los casi tres mil negocios de reparación de la ciudad

mos, 32 trataban los residuos peligrosos como urbanos y una veintena carecía del etiquetado homologado por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid con el que se identifican los envases que albergan estas sustancias.

La Unidad de Protección del Medio Ambiente está formada por casi noventa de forma preferente a las labores de control y seguimiento de los talleres madrileños, desde los de las grandes firmas del automóvil hasta los familiares, desde los que operan en el centro de Madrid hasta los que lo hacen en las zonas industriales situadas en las afueras de la capital.

### Reparto de competencias

Los agentes municipales trabajan todo con todo con el Servicio de Protección de la Naturaleza de la Guardia Civil (Seprona). En este sentido, existe un reparto de competencias bastante definido en el control de los residuos peligrosos. «El aceite usado, las baterías y el resto de sustancias generadas en los talleres es cosa nuestra», comenta el oficial de la Unidad. Juan Carlos y Luis, dos de los agentes a sus órdenes, tienen asignada esta mañana la visita a un taller de una marca principal de turismo situado en la calle de la Oca (distrito de Carabanchel). En principio, se trata de una inspección que no obtendrá grandes contratiempos. «Las grandes marcas se toman muy en serio el tratamiento de residuos peligrosos y, en este sentido, son modelicas». Claro, que se lo pueden permitir. Empresas como

Volkswagen o Renault invierten mucho dinero tanto en la formación medioambiental de sus mecánicos como en la gestión de los residuos peligrosos que se generan en sus talleres. «En un taller oficial pueden verse prensadoras de envases de aceite o de papeles y absorbentes», es decir, maquinaria muy cara, aunque no obligatoria, que no está al alcance de un negocio familiar.

La gestión de los residuos peligrosos es costosa: un bidón —en un solo establecimiento se apilan hasta quince— cuesta en torno a 80 euros. En los periodos de mayor actividad —junio y julio, sobre todo—, la empresa que los retira puede llegar a cobrar 1.300 euros mensuales al taller por realizar su trabajo. De hecho, es el elevado cos-

te la principal justificación en la que se escudan los talleres familiares para no cumplir la normativa o para no hacerlo con toda la diligencia que se les exige. La segunda excusa es la falta de información. «Muchas veces nos dicen que es inconcebible que los primeros que se presentan para hacer la inspección sean policías, pero en esto se equivocan, porque nosotros no denunciaremos, sino que elevamos nuestras actas a los responsables de la Consejería, que son los que determinan si procede o no sancionar. Otra cosa es que los sorprendamos vertiendo aceite por la alcantarilla, como hemos visto alguna vez: entonces sí se le denuncia con todas las consecuencias». Pero sí es cierto que pequeños talleres de Puencarral, Carabanchel o Tetuán han tenido que echar al cierre incapaces de poder sufragar el proceso.

### Das plantas de tratamiento

Las dos grandes instalaciones de tratamiento de residuos peligrosos en la región son la planta de tratamiento de Valdebebas y el depósito de seguridad de San Fernando de Henares.

Es a la segunda a la que va a parar la mayor parte de las sustancias peligrosas generadas en los talleres de automóviles de la Comunidad.

En el depósito de seguridad de San Fernando se tratan, por ejemplo, las baterías de los vehículos, los lodos de pintura, los disolventes. En otro campo, estas instalaciones también acogen toneladas anuales de medicamentos. Su capacidad de depósito es de 60.000 toneladas al año.

### Nasta los tubos fluorescentes

Los que deben controlarse son múltiples y muy nocivos: aceite usado —cinco litros contaminan cinco millones de litros de agua—, serrín, filtros, líquido de frenos, anticongelante, baterías —cargadas de ácido sulfúrico—, envases contaminados de cualquiera de estas sustancias, e incluso los tubos fluorescentes.

«El procedimiento es siempre el mismo», comenta Luis Ibarra en mano, mientras su compañero se encarga de comprobar que el papeleo ligado al control de la actividad está en regla. «Han de verificarse uno por uno todos los bidones en los que se

almacenan los residuos peligrosos». Cada uno de ellos, con una capacidad de hasta doscientos litros, porta su correspondiente etiqueta en la que figura de qué sustancia se trata. Comprender la nomenclatura sólo está al alcance de los especialistas. «No sé por qué esa complejidad para designar el aceite usado, pero oficialmente se identifica por esta secuencia: Q7-R9-L-C61-H6-14-A-B», dice Luis.

### Montones de papeles

El papeleo no es menos complejo. El titular del taller debe presentar una ingente cantidad de legajos: licencia de actividad, documento de aceptación donde figura la contratación de un gestor autorizado encargado de retirar periódicamente los residuos, documento de inscripción en el registro de pequeños productores de residuos de peligrosos de la Comunidad, historial de registro, justificante de la última retirada efectuada y, finalmente, el documento de control y seguimiento de residuos peligrosos.

La vigilancia medioambiental destapado en más de una ocasión la existencia de talleres clandestinos, la mayoría de los casos gracias a la formación aportada por la policía barriero, pero también por el propio sector. De hecho, es bastante frecuente que el que incumple la normativa materia de Medio Ambiente también carezca de permiso administrativo para funcionar.

### Gestión de residuos peligrosos

Los controles constantes de la Policía Municipal han logrado en todos estos años insuflar en el sector de la automoción un alto grado de concienciación respecto a la gestión y el tratamiento de los residuos peligrosos. Los talleres producen buena parte de las 200.000 toneladas de residuos industriales generados en la región. «Hoy la norma es que estos sean tratados de una forma racional, tanto en grandes como en los pequeños talleres, y, desde luego, estamos muy lejos aquellos tiempos en los que se vertía materia residual directamente a acuíferos y nunca pasaba nada».

Muy pronto, la Policía Municipal acometerá el control de otros sectores comerciales, tan cercanos al público como los talleres, en los que el respeto al medio ambiente no es adecuado