

EL DESGUACE¹

En una fría mañana jiennense de final de febrero de 2009, Antonio Blanco, gerente de El Desguace (DG) reflexionaba sobre la situación de la empresa y qué podría hacer para hacerla más competitiva.

Los últimos años habían traído un endurecimiento de la legislación aplicable a la descontaminación y reciclado de vehículos y, pese a que se ganaba dinero², Antonio pensaba que la empresa tenía un gran potencial para crecer, mejorar su eficiencia y hacerla mucho más rentable.

Esa tarde, Antonio tenía un importante reunión con Rafael Suárez, dueño del desguace, en la que debía presentarle las líneas de actuación que recomendaba para el futuro.

ANTECEDENTES

Rafael Suárez, siguiendo la tradición familiar, había empezado desde muy joven conduciendo un camión y dedicándose, como autónomo, al mundo del transporte. En 1997, con 35 años, decide vender su camión y embarcarse en un negocio de desguace de coches junto con un socio. Ese desguace no terminaba de despegar, además, no cumplía con la normativa, cada vez más exigente. Rafael pensaba que el futuro de los desguaces pasaba por tenerlo todo en regla. Era un sector muy tradicional, con muchas pequeñas empresas familiares y consideraba que no todos podrían adaptarse. De hecho, sus instalaciones no cumplirían con la nueva normativa cuando ésta entrase en vigor y su adecuación no resultaba económicamente viable.

“Se veía venir que la legislación iba en serio y muy pocos parecían hacerle caso, era como el cuento del pastor mentiroso”, comentaba Rafael.

¹ Caso de la División de Investigación del Instituto Internacional San Telmo, España. Preparado por el profesor Enrique Garrido Martínez del Instituto Internacional San Telmo, con la colaboración de D. Carlos Calvo Martínez, para su uso en clase, y no como ilustración de la gestión, adecuada o inadecuada, de una situación determinada.

Copyright © Septiembre 2014, Instituto Internacional San Telmo. España.

No está permitida la reproducción, total o parcial, de este documento, ni su archivo y/o transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro o por otros medios, sin la autorización expresa y escrita del Instituto Internacional San Telmo.

Rev. Marzo 2015.

² Ver cuenta de resultados en anexo 1.

Rafael decidió vender a su socio su parte del negocio y empezar de nuevo en un lugar con mejores condiciones. De nuevo, contó con el apoyo de un socio (José) y, en 2002, constituyeron la nueva sociedad. Compraron una parcela en un polígono industrial próximo a Jaén y empezaron a trabajar. Rafael se encargaba de hacer los portes y del taller del desguace y José, que trabajaba en otra empresa, se encargaba de las labores administrativas. Ese mismo año entró en vigor la nueva legislación³ sobre la gestión de los vehículos al final de su vida útil (VFVU⁴). Las comunidades autónomas fueron las encargadas de su implantación.

El negocio iba bien y crecía. Llegaron a tener cinco camiones para atender el negocio del transporte. En el año 2004, la actividad era en un 75% el transporte y un 25% el desguace.

Desde 2004, para poder dar de baja un VFVU era necesario ser un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT). Para ello, había que tener una licencia especial otorgada por la comunidad autónoma. Para conseguir esta licencia, las instalaciones debían cumplir una serie de requisitos que evitarían la contaminación de la red de drenaje, el subsuelo o la atmósfera. Como DG era de las pocas empresas de la provincia que tenía licencia, en ese y los siguientes años se disparó el número de coches para descontaminar y desguazar. Se pasó de los 1.700 coches de 2004 a los 2.500 de 2008. A partir de ahí, ya no podían crecer en número de coches descontaminados, ya que su licencia no les permitía más de esa cifra.

En paralelo, se desarrolló el mercado de venta de piezas de segunda mano. Así, la facturación fue creciendo significativamente, pasando de 700.000€ en 2004 a 1.300.000€ en 2008. Rafael comentaba cuando recordaba aquellos momentos:

“No dábamos abasto, nos llegaban tantos coches que no nos daba tiempo a descontaminarlos en el tiempo (un mes) que los coches pueden estar, como máximo, en la campa de recepción sin ser descontaminados”.

EL SECTOR

En 2002, AEDRA⁵, ANFAC⁶, ANIACAM⁷ y la FER⁸ crearon SIGRAUTO⁹, una asociación que aglutinaba a las asociaciones que representaban a los principales sectores involucrados en la cadena de tratamiento de los VFVU.

³ En 2002, España incorpora al derecho interno directiva 2000/53/CE citada anteriormente, a través del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al VFVU.

⁴ Anteriormente se les llamaba Vehículos Fuera de Uso (VFU).

⁵ Asociación Española de Desguazadores y Reciclaje del Automóvil, fue constituida en marzo de 1995 con el objeto de agrupar a las industrias del sector del desguace de vehículos para representar y defender sus intereses comunes (aedra.org).

⁶ Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (anfac.com).

⁷ Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas (aniacam.com).

En líneas generales, el proceso al que se somete un VFVU era el siguiente: En primer lugar, en los centros autorizados de tratamiento (CAT), se realizaba la baja administrativa de los vehículos del Registro de la Dirección General de Tráfico. Posteriormente, se descontaminaba, se retiraban todos los materiales y fluidos que conferían al VFVU la condición de residuo. Luego, se desmontaban todas aquellas piezas y componentes susceptibles de ser reutilizadas. Finalmente, se compactaba el vehículo para facilitar su traslado. Por último, ya en las empresas fragmentadoras, se producía la trituración del vehículo compactado; se separaban los materiales metálicos (que se fundían para elaborar nuevos materiales) de los plásticos, cauchos y textiles (que tenían otros tratamientos para su recuperación).

La normativa aplicable al sector había cambiado en los últimos años, con tendencia a endurecer los requisitos necesarios para ser un CAT. También la normativa ambiental se iba endureciendo; por ejemplo, en el año 2006, entró en vigor la normativa sobre neumáticos fuera de uso que prohibía el depósito de neumáticos en vertedero, tanto enteros como troceados, lo que implicaba que todos los neumáticos que se generasen en la cadena de tratamiento de los VFVU tenían que ser tratados a través de gestores autorizados.

Los CAT estaban especializados según el tipo de vehículo: motos, coches, camiones y maquinaria industrial, siendo extraño que alguno se dedicase a dos o más de estas especialidades.

En 2009, el sector de los desguaces de VFVU estaba muy atomizado. Existían en España unos 1.000 desguaces, de los cuales unos 500 habían obtenido la autorización como CAT de VFVU. Los desguaces competían en su zona de influencia, pero no había una competencia real a nivel nacional.

Los temas que más preocupaban al sector eran¹⁰:

- El desarrollo de la nueva y numerosa normativa que se había publicado en 2008.
 - Respecto a la baja telemática, entró en vigor la norma¹¹ por la cual se permitía la baja telemática de VFVU. El reto era conseguir la implantación de esta posibilidad en los CAT.

⁸ Federación Española de la Recuperación y el Reciclaje (recuperacion.org).

⁹ Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (sigrauto.com).

¹⁰ Fuente: memoria SIGRAUTO 2008.

¹¹ Orden Ministerial INT/624/2008, de 26 de Febrero, publicado en el BOE el 10 de marzo de 2008.