

Informe de Gestión 2012

Acuerdo Voluntario para la



Gestión de Baterías PLOMO - ÁCIDO

Madrid a 27 de Marzo de 2013

ASOCIACIONES DE PRODUCTORES



ASOCIACIONES DE GENERADORES



ASOCIACIONES DE GESTORES, RECOGEDORES INTERMEDIOS



ASOCIACIONES DE RECICLADORES-FUNDIDORES DE BATERÍAS



El 26 de Enero de 2010 los fabricantes de baterías representados por SERNAUTO, los fabricantes e importadores de vehículos y motocicletas representados por ANESDOR, ANFAC y ANIACAM; los distribuidores de componentes representados por ANCERA; los Centros Autorizados de Tratamiento y los talleres de reparación representados por AEDRA, CETRAA, CONEPA, FACONAUTO, FATA y GANVAM; los principales recogedores y centros de transferencia de residuos de baterías representados por ANGERSA, FER y UNIPLOM y todos los gestores finales de las baterías fuera de uso representados por UNIPLOM, suscribieron el Acuerdo Voluntario sobre Gestión de Baterías de Automoción como pieza complementaria a los Sistemas de Gestión Individual presentados por los productores de este tipo de baterías.

Tal y como se recoge en el Acuerdo, el 12 de Marzo de 2010 se constituyó la Comisión de Seguimiento del Acuerdo cuyo cometido fundamental es el de realizar el seguimiento del mismo, analizando el grado de cumplimiento de los objetivos y actuaciones a través de Informes de Seguimiento como el que se presenta a continuación.

El presente Informe recoge la información relativa a la gestión de las baterías de automoción de plomo-ácido durante el año 2012 en el territorio español.

1. Proceso de gestión y control de las baterías de plomo-ácido de automoción.

La modificación del Real Decreto 106/2008 de 1 de febrero sobre pilas y acumuladores y la gestión medioambiental de sus residuos recoge en las cuestiones preliminares que es conveniente recuperar las formas de gestión que hasta la entrada en vigor del Real Decreto 106/2008 han venido aplicándose a las baterías con un altísimo porcentaje de recogida y reciclado, sin necesidad de establecer otras formas de gestión como los sistemas de depósito, devolución y retorno o los sistemas integrados de gestión.

Actualmente existe una amplia y madura red capilar de gestores para la recogida y almacenamiento de baterías de plomo ácido acreditados por el órgano competente de las Comunidades Autónomas. Esta red tiene la capacidad suficiente para la recogida de todas las baterías de plomo generadas por los generadores (origen) como así lo acredita el preámbulo de la modificación (Real Decreto 943/2010, de 23 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 106/2008, de 1 de febrero, sobre pilas y acumuladores y la gestión ambiental de sus residuos).

El esquema actual de funcionamiento del sistema de gestión de la baterías de plomo-ácido de automoción es el siguiente:

- Depósito en los puntos de generación de residuos de Baterías de Automoción.

Son los lugares habilitados para que el usuario final deposite las baterías de plomo-ácido y un gestor acreditado las recoja y las envíe a un centro de almacenamiento temporal. Estos puntos son centros de distribución, talleres (para las baterías usadas que estos hayan desinstalado de vehículos para su sustitución), centros autorizados de tratamiento de vehículos fuera de uso, recuperadores acreditados, etc., identificados como tales y firmantes del presente acuerdo a través de sus asociaciones.

- Recogida capilar.

La recogida en los puntos mencionados anteriormente se realiza a través de pequeños y medianos gestores autorizados para este tipo de residuos con los medios de que dispongan. La amplia red de recogedores actuales permite llegar a todos los puntos de recogida selectiva de baterías de plomo-ácido.

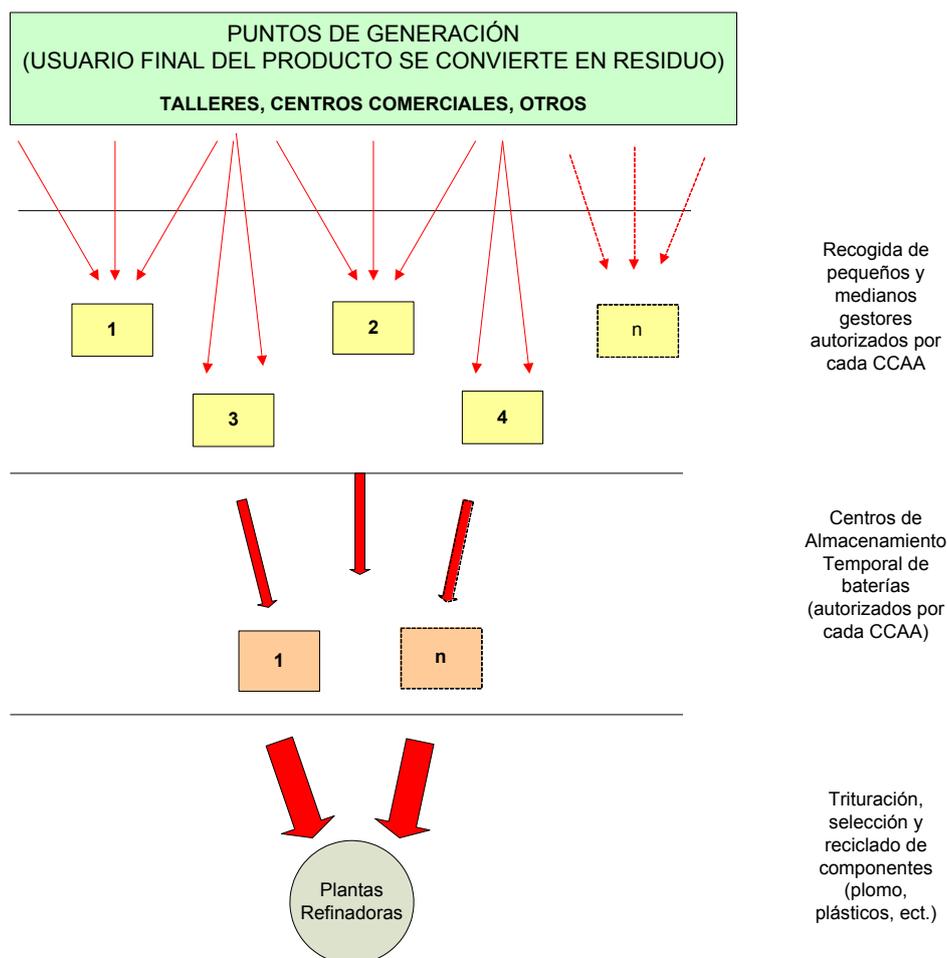
- Centro almacenamiento temporal.

En estas instalaciones autorizadas por la Comunidad Autónoma correspondiente se almacenan y clasifican los residuos de baterías antes de su envío a otros centros de almacenamiento mayores o a plantas de tratamiento y reciclaje final. Disponen de todos los requerimientos técnicos necesarios para el ejercicio de esta actividad exigida en el Real Decreto 833/1988 de Residuos Tóxicos y Peligrosos.

- Plantas de tratamiento y reciclaje.

Son las plantas gestoras finales donde se realizan, entre otras, las operaciones de tratamiento y reciclaje consistentes en la trituración de baterías y la separación y clasificación de las fracciones obtenidas (plomo, plástico, electrolito, etc.). Posteriormente, el plomo es fundido (al margen de otras fracciones) para la elaboración de lingotes que sirven en su mayoría como materia prima para la conformación de nuevas baterías de automoción de plomo-ácido.

Se adjunta, a continuación, un esquema gráfico con los diferentes pasos de la completa gestión de las baterías de plomo-ácido.



El sistema de gestión individual proporciona a los centros de generación (talleres, concesionarios, centro autorizados de tratamiento de VFU, etc.) una amplia red de gestores ya existentes que dan la asistencia de recogida y gestión de las baterías una vez devienen en residuos conforme a las exigencias medioambientales.

Todos los operadores que participan en el sistema, estarán convenientemente informados de las novedades legislativas y otros asuntos relacionados con la gestión de este residuo a través de las distintas asociaciones firmantes del Acuerdo Voluntario, siendo un canal válido y adecuado.

Tanto la Ley 22/2011 de Residuos, como el Real Decreto 833/1988 determinan cómo se deben realizar las actividades productoras y de gestión de residuos peligrosos, para que se garantice la protección de la salud humana, la defensa del medio ambiente y la preservación de los recursos naturales.

Las legislaciones reflejadas anteriormente son exhaustivas en el procedimiento documental necesario para tener una trazabilidad adecuada y completa de la gestión de la batería de plomo ácido (LER 16 06 01*) desde el origen (generador), pasando por gestores intermedios acreditados hasta el destino final en planta de tratamiento.

La trazabilidad se determina principalmente con los siguientes documentos:

- Documento de aceptación: este documento de aceptación expresa la admisión de los residuos cuya entrega solicita el productor o el gestor. Es decir, este documento lo debe emitir el gestor antes de que le sean entregados los residuos por parte del productor de dicho residuo o por otro gestor. Sin este documento no se pueden entregar los residuos peligrosos al gestor porque se entenderá que no los admite. Este documento debe incluir la fecha de recepción de los residuos y el número de orden de aceptación que figurará en el documento de control y seguimiento. En el caso de que se envíen residuos periódicamente a un gestor, tiene que figurar el mismo número de orden de aceptación en todos los documentos de control y seguimiento correspondientes a esos envíos.
- Tanto el productor como el pequeño productor o el gestor de origen, sólo podrán entregar los residuos al Gestor una vez que se tenga el Documento de aceptación de los mismos y cuando se haya notificado previamente a la Consejería de Medio Ambiente correspondiente el traslado, con 10 días de antelación.
- Complimentar y conservar el documento de control y seguimiento: en este documento deben constar como mínimo los datos identificativos del productor y los gestores y, en su caso de los transportistas, además de los datos del residuo que se está transfiriendo.

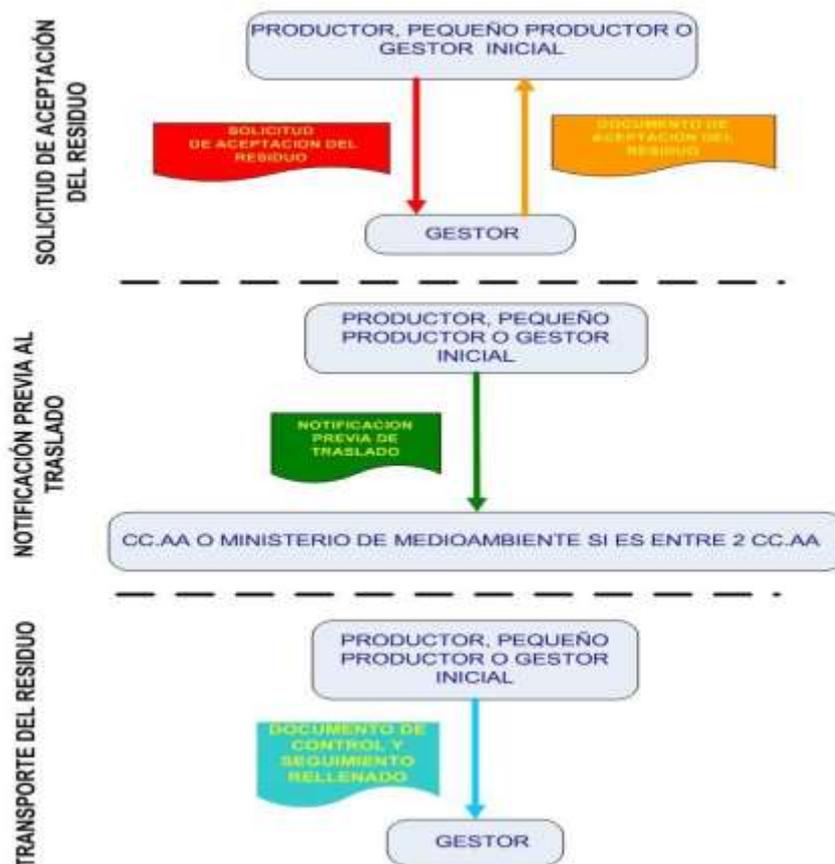
Tanto el productor, pequeño productor o gestor de origen como el transportista y el gestor final deben conformar las partes del Documento de Control y Seguimiento que le correspondan y conservarlo durante al menos cinco años.

Hay que tener en cuenta que el Documento de Control y Seguimiento consta de siete copias, cuya tramitación se realiza del modo siguiente:

- DCS copia (1) la envía el remitente a la Comunidad Autónoma de origen del residuo, y su destino es el Ministerio de Medio Ambiente.
- DCS copia (2) lo envía el remitente a la Comunidad Autónoma de origen del residuo.
- DCS copia (3) se la queda para el remitente (productor o gestor).
- DCS copia (4) la envía el destinatario a la Comunidad Autónoma Origen del Residuo.
- DCS copia (5) con destino Ministerio de Medio Ambiente, la envía el destinatario (gestor) a la Comunidad Autónoma Destino del residuo.
- DCS copia (6) la envía el gestor de destino a la Comunidad Autónoma del destinatario del residuo.
- DCS copia (7) se la queda el destinatario (necesariamente un gestor).

De esta forma la Administración obtiene un perfecto control e información sobre la cesión del residuo en función de la localización física del productor y gestor.

Cuando el gestor recibe en su planta el residuo y cumplimenta el documento de control y seguimiento, se realiza la transferencia de titularidad de los residuos peligrosos, siguiendo el esquema siguiente:



Desde principios de 2012 está ya en funcionamiento el sistema electrónico para realizar estos trámites en todas las Comunidades Autónomas, por lo que este proceso que se sigue para el traslado de estos residuos es incluso más sencillo de controlar por parte de las administraciones.

2. Productores de baterías nuevas de plomo ácido que han aportado datos al Registro de Pilas y Acumuladores del MINETUR en el año 2012.

ACCUMULATORI VIPIEMME S.P.A.
 AUTOMOVILES CITROËN ESPAÑA, S.A.
 AUTOMÓVILES RUSOS S.A.U.
 AZ ESPAÑA S.A.
 BETA TRUEBA S.L.
 BMC VEHICULOS INDUSTRIALES, S.L.
 BMW IBERICA S.A.
 CHRYSLER ESPAÑA S.L.
 DOMINGO ALONSO S.L.
 DISTRIBUIDORA ACUMULADORES IMPORTADOS, S.A.
 EXIDE TECHNOLOGIES S.A.
 FIAT GROUP AUTOMOBILES SPAIN, S.A
 FORD ESPAÑA S.L.
 GENERAL MOTORS ESPAÑA, S.L.U.
 HARLEY-DAVIDSON ESPAÑA, S.L.U.
 HONDA AUTOMÓVILES ESPAÑA S.A.

HYUNDAI MOTOR ESPAÑA, S.L.U.
INFIBER MOTORS, S.L.
ISUZU IBERIA, S.L.
IVECO ESPAÑA S.L.
JAGUAR HISPANIA S.L.
JOHNSON CONTROLS AUTOBATERIAS, S.A
JUAN ARMAS S.A.
KAWASAKI MOTOR EUROPE, N.V. -SUCURSAL EN ESPAÑA
KEEWAY MOTOR ESPAÑA, S.L.
KIA MOTORS IBERIA S.L.
KTM HUSABERG SPORTMOTORCYCLE ESPAÑA S.L.
KYMCO MOTO ESPAÑA, S.A.
LAND ROVER ESPAÑA S.L.
LITE ENERGY ESPAÑA S.A.
MAN VEHÍCULOS INDUSTRIALES S.A.U.
MASERATI WEST EUROPE - SUCURSAL EN ESPAÑA
MAZDA AUTOMÓVILES ESPAÑA, S.A.
MERCEDES BENZ ESPAÑA, S.A.
MIDI SPAIN AUTOMOCIÓN S.L.
MMC AUTOMOVILES ESPAÑA, S.A.
MOBIS PART EUROPE NV, SUCURSAL EN ESPAÑA
MONTESA HONDA, S.A.
MOTOS BORDOY, S.A.
MULTIMOTO MOTOR ESPAÑA S.L.
NIJULER AUTOMOCION SIGLO XXI S.L
NISSAN IBERIA, S.A.
NISSHO MOTOR ESPAÑA S.A.
OVER TECHNOLOGY, S.L.
PEUGEOT ESPAÑA S.A.
PEUGEOT-MOTOCYCLES S.A.
POLARIS SALES SPAIN, S.L.
PORSCHE IBÉRICA, S.A.
RAHN CORAUTO S.A.
RENAULT ESPAÑA COMERCIAL S.A.
RENAULT TRUCKS ESPAÑA, S.L.
ROYAL CROWN MOTORS, S.L.
SAAB AUTOMOBILE SPAIN S.L.
SCANIA HISPANIA S.A.
SEAT S.A.
S.I.A. INDUSTRIA ACCUMULATORI SPA
SSANGYONG ESPAÑA S.A.
SUBARU ESPAÑA, S.A.

SUZUKI MOTOR ESPAÑA, S.A.U.
 SUZUKI MOTOR IBERICA S.A.U.
 TAB STARTER SPAIN, S.L.
 TRIUMPH MOTOCICLETAS ESPAÑA, S.L.
 TOYOTA CANARIAS S.A.
 TOYOTA ESPAÑA S.L.U.
 VOUGA MOTOR ESPAÑA, S.A.
 VOLVO CAR ESPAÑA S.L.
 VOLVO ESPAÑA, S.A.U.
 VOLKSWAGEN-AUDI ESPAÑA S.A.
 VOUGA MOTOR ESPAÑA, S.A.
 YAMAHA MOTOR ESPAÑA, S.A.
 YUASA BATTERY IBERIA, S.A.

* YAMAHA MOTOR ESPAÑA MARKETING S.L (cambia nombre en el 2T del 2012)

3. Número de baterías nuevas puestas en el mercado en el año 2012 según los datos reportados por dichos productores al Registro de Pilas y Acumuladores del MINETUR

El número total de baterías nuevas puestas en el mercado en el año 2012, según los datos reportados a nivel nacional por los productores que han aportado datos al Registro del MINETUR (los reflejados en el punto 2 de este Informe), ha sido el siguiente:

Baterías nuevas puestas en el mercado en vehículos nuevos:	1.080.809
Baterías nuevas puestas en el mercado de reposición:	5.448.208
TOTAL	6.529.017

El reparto por Comunidad Autónoma de las baterías puestas en el mercado en vehículos nuevos, es el que corresponde a las matriculaciones de vehículos en cada una de ellas.

Para conocer el reparto por Comunidad Autónoma de las baterías nuevas puestas en el mercado de reposición los firmantes del Acuerdo Voluntario han optado por hacer este reparto en función del parque de vehículos existente en cada una de ellas. El parque es sin lugar a dudas el parámetro que mejor se ajusta al verdadero reparto de las baterías nuevas en el mercado de reposición ya que las cadenas de distribución actuales, en las que participan varias empresas desde la primera puesta en el mercado por parte del productor hasta la venta al usuario final, así como la alta movilidad de los vehículos harían que las cifras que se aportasen por parte de los productores no se correspondiesen con la realidad del mercado. Los datos relativos al reparto del parque en el año 2012 se han obtenido de las cifras oficiales publicadas por la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior. Debido a que la distribución del parque por Comunidades Autónomas es altamente estable y que, en el momento de la realización de este informe la DGT no había publicado esta información respecto al año 2012, se ha optado por utilizar los datos de parque correspondientes al año 2011 y que se reflejan a continuación:

Parque Nacional de vehículos distribuido por Comunidades Autónomas y tipos. Año 2011

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	CAMIONES Y FURGONETAS	AUTOBUSES	TURISMOS	MOTOCICLETAS	TRACTORES INDUSTRIALES	OTROS VEHÍCULOS	TOTAL	REPARTO %
Andalucía	886.813	8.514	3.772.609	526.255	31.669	74.805	5.300.665	17,18%
Aragón	152.911	1.652	571.842	63.029	8.311	18.965	816.710	2,65%
Asturias (Principado de)	92.461	1.427	501.826	46.873	4.359	13.049	659.995	2,14%
Balears (Illes)	131.872	2.339	656.795	103.001	2.052	7.711	903.770	2,93%
Canarias	353.514	5.415	996.199	100.942	4.516	19.205	1.479.791	4,80%
Cantabria	58.053	653	288.003	32.314	3.507	6.524	389.054	1,26%
Castilla y León	280.214	3.423	1.254.131	107.965	16.052	38.073	1.699.858	5,51%
Castilla-La Mancha	289.324	2.428	981.875	94.528	15.193	29.151	1.412.499	4,58%
Cataluña	796.718	8.689	3.368.069	685.613	26.702	74.916	4.960.707	16,08%
Comunitat Valenciana	512.679	4.576	2.390.594	320.502	23.904	36.554	3.288.809	10,66%
Extremadura	139.315	1.312	549.078	44.851	4.436	15.944	754.936	2,45%
Galicia	249.170	4.838	1.461.449	129.966	13.082	32.667	1.891.172	6,13%
Madrid (Comunidad de)	623.224	10.876	3.321.620	288.447	16.021	42.108	4.302.296	13,94%
Murcia (Región de)	159.075	1.757	690.188	90.029	11.795	11.444	964.288	3,13%
Navarra (Comunidad Foral de)	81.745	932	301.238	29.700	4.290	9.523	427.428	1,39%
País Vasco	193.859	3.151	955.598	106.356	8.303	22.827	1.290.094	4,18%
Rioja (La)	40.769	264	134.699	13.193	1.607	4.392	194.924	0,63%
Ceuta y Melilla	19.075	112	81.431	14.479	161	1.259	116.517	0,38%
TOTAL	5.060.791	62.445	22.147.455	2.707.482	199.486	450.514	30.853.513	100,00%

La siguiente tabla refleja el reparto de estas baterías nuevas por CCAA según los criterios de reparto señalados anteriormente:

CC.AA.	En vehículos	En mercado de reposición	TOTAL
Andalucía	131.662	936.008	1.067.670
Aragón	21.043	144.217	165.260
Asturias	18.234	116.544	134.778
Balears (Illes)	35.681	159.590	195.271
Canarias	45.767	261.306	307.073
Cantabria	10.779	68.700	79.479
Castilla y León	36.828	300.166	336.994
Castilla-La Mancha	31.586	249.423	281.009
Cataluña	173.310	875.977	1.049.287
C. Valenciana	110.592	580.748	691.340
Extremadura	13.901	133.309	147.210
Galicia	43.840	333.949	377.789
C. Madrid	324.336	759.713	1.084.049
R. de Murcia	22.664	170.277	192.941
C.F. Navarra	10.902	75.477	86.379
País Vasco	40.729	227.809	268.538
Rioja (La)	5.107	34.420	39.527
Ceuta y Melilla	3.848	20.575	24.423
TOTAL	1.080.809	5.448.208	6.529.017

4. Kilos de baterías nuevas puestas en el mercado en el año 2012 según los datos reportados por dichos productores al Registro de Pilas y Acumuladores del MINETUR.

El número total de kilos de baterías nuevas puestas en el mercado en el año 2012, según los datos reportados a nivel nacional por los productores que han aportado datos al Registro del MINETUR (los reflejados en el punto 2 de este Informe), ha sido el siguiente:

Baterías nuevas puestas en el mercado en vehículos nuevos:	15.789.504,60
Baterías nuevas puestas en el mercado de reposición:	88.118.345,09
TOTAL	103.907.849,69

La siguiente tabla refleja el reparto de pesos por CCAA de estas baterías nuevas, según los criterios de reparto señalados anteriormente.

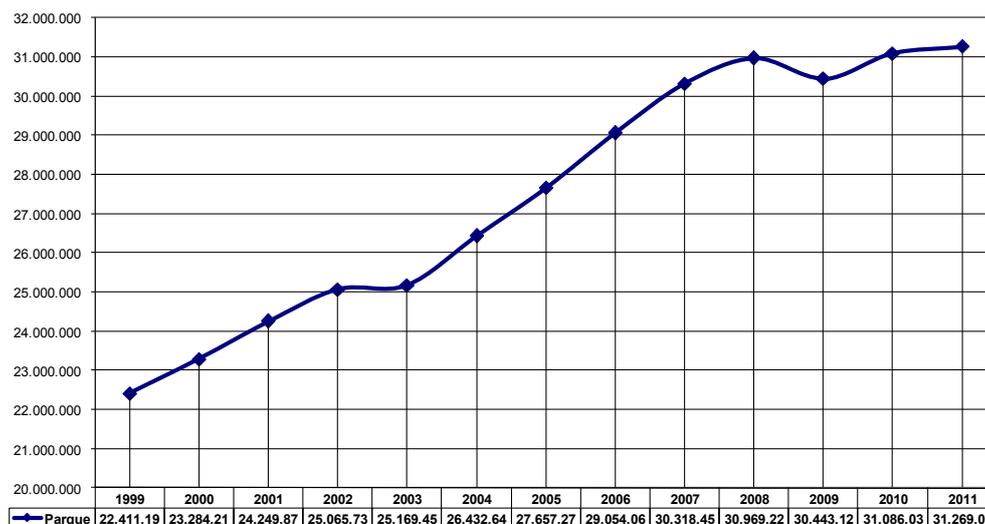
CC.AA.	En vehículos	En mercado de reposición	TOTAL
Andalucía	1.923.446,01	15.138.821,56	17.062.267,56
Aragón	307.416,52	2.332.542,61	2.639.959,13
Asturias	266.379,93	1.884.960,95	2.151.340,88
Balears (Illes)	521.262,60	2.581.187,97	3.102.450,58
Canarias	668.608,66	4.226.317,24	4.894.925,90
Cantabria	157.470,07	1.111.147,20	1.268.617,27
Castilla y León	538.019,09	4.854.833,67	5.392.852,76
Castilla-La Mancha	461.438,88	4.034.129,74	4.495.568,62
Cataluña	2.531.880,33	14.167.893,66	16.699.773,99
C. Valenciana	1.615.635,04	9.392.914,39	11.008.549,44
Extremadura	203.079,27	2.156.114,64	2.359.193,91
Galicia	640.457,18	5.401.230,87	6.041.688,05
C. Madrid	4.738.214,40	12.287.456,65	17.025.671,05
R. de Murcia	331.097,66	2.754.028,78	3.085.126,44
C.F. Navarra	159.266,97	1.220.744,23	1.380.011,21
País Vasco	595.008,68	3.684.538,23	4.279.546,91
Rioja (La)	74.608,00	556.707,44	631.315,44
Ceuta y Melilla	56.215,31	332.775,24	388.990,55
TOTAL	15.789.504,60	88.118.345,09	103.907.849,69

5. Cantidades máximas (en kilos) que se podrían haber recogido en el año 2012.

Tal y como se recoge en el texto del Acuerdo Voluntario, para el caso de las baterías nuevas que se ponen en el mercado junto con los vehículos nuevos, debido a que existe una diferencia importante entre el número de vehículos que se matriculan anualmente con los que se dan de baja, y por lo tanto son tratados generando su correspondiente batería fuera de uso, los niveles de recogida que se pueden exigir son el 95 por ciento en peso de las baterías correspondientes al número de vehículos dados de baja en el año de la recogida.

Como puede verse en el siguiente gráfico, España es un país donde todavía está creciendo el parque de vehículos. Esto significa que normalmente se matriculan más vehículos de los que se dan de baja.

EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VEHÍCULOS



Como puede verse en el gráfico anterior y tal y como ya se recogía y explicaba en el Informe de Gestión del año 2009, la situación en el año 2009 fue completamente atípica respecto a lo que ha venido sucediendo desde hace más de 20 años ya que el parque decreció. Eso supuso que, al haberse producido más bajas que matriculaciones, la cantidad máxima que se pudo recoger en 2009 fuese mayor de lo declarado como puesto en el mercado por los productores. En el año 2012, la situación ha vuelto a ser la habitual produciéndose más matriculaciones que bajas. Más concretamente se matricularon 1.080.809 vehículos y se dieron de baja 715.904. El peso de las baterías que llevaban esos vehículos fue de 10.294.419,95 kg.

Por otra parte hay que destacar que, en el mercado de reposición, existen años en los que por motivo del precio del plomo, los almacenistas aumentan sus stocks. Este hecho influye directamente en el porcentaje de recogida frente a la puesta en el mercado. En el año referente a este informe, se ha detectado un ligero movimiento en este sentido.

Por tanto, la cantidad total, en kilos, de baterías usadas que se podrían haber recogido en el mercado en el año 2012, según los datos reportados a nivel nacional por los productores que han aportado datos al Registro del MINETUR (los reflejados en el punto 2 de este Informe), teniendo en cuenta este efecto, queda como sigue:

Baterías usadas que se podrían generar por baja de vehículos:	10.294.419,95
Baterías usadas que se podrían generar en el mercado de reposición:	88.118.345,09
TOTAL baterías usadas que podrían haber generado	98.412.765,04

El reparto por Comunidad Autónoma de las baterías que se podrían haber recogido por haber llegado los vehículos que las montaban al final de su vida útil, es exactamente el que corresponde a las bajas de vehículos que se han producido en cada una de ellas.

La siguiente tabla reflejaría el reparto de estas baterías por CCAA, según los criterios de reparto señalados anteriormente.

CC.AA.	En vehículos*	En mercado de reposición	TOTAL
Andalucía	1.911.391,56	15.138.821,56	17.050.213,11
Aragón	300.519,58	2.332.542,61	2.633.062,19
Asturias	224.312,85	1.884.960,95	2.109.273,80
Balears (Illes)	313.427,19	2.581.187,97	2.894.615,16

Canarias	352.222,03	4.226.317,24	4.578.539,27
Cantabria	120.014,80	1.111.147,20	1.231.162,00
Castilla y León	574.100,30	4.854.833,67	5.428.933,98
Castilla-La Mancha	485.490,17	4.034.129,74	4.519.619,91
Cataluña	1.656.696,85	14.167.893,66	15.824.590,51
C. Valenciana	1.204.570,53	9.392.914,39	10.597.484,93
Extremadura	289.672,01	2.156.114,64	2.445.786,64
Galicia	605.260,07	5.401.230,87	6.006.490,94
C. Madrid	1.176.306,34	12.287.456,65	13.463.762,99
R. de Murcia	342.541,33	2.754.028,78	3.096.570,11
C.F. Navarra	144.447,05	1.220.744,23	1.365.191,28
País Vasco	484.798,69	3.684.538,23	4.169.336,93
Rioja (La)	69.061,45	556.707,44	625.768,89
Ceuta y Melilla	39.587,16	332.775,24	372.362,40
TOTAL	10.294.419,95	88.118.345,09	98.412.765,04

Como puede verse las cantidades correspondientes al mercado de reposición coinciden con las cantidades puestas en el mercado ya que cuando se sustituye una batería se genera una batería fuera de uso y por lo tanto, salvando el efecto de las posibles variaciones de stock en los distribuidores y vendedores de baterías nuevas que, en general, podemos considerar poco relevantes, se puede recoger la misma cantidad que se puso en el mercado.

La diferencia que hay entre esta tabla y la de cantidades declaradas como puestas en el mercado está en la columna correspondiente a las puestas en el mercado como parte de los vehículos nuevos, ya que en este caso no será posible recoger una batería por cada una que se pone en el mercado debido a que la cantidad que se podrá recoger, corresponderá no a los vehículos matriculados sino a los dados de baja en ese año.

NOTA IMPORTANTE:

La tabla anterior es la que debe utilizarse para calcular los niveles de recogida alcanzados y no la de las cantidades puestas en el mercado (punto 4).

6. Plantas que se hacen cargo de las baterías de plomo ácido para su reciclado.

- RECOBAT, S.L. con 2 plantas una en Albalate Del Arzobispo (Teruel) Ctra. Albalate-Lecera, Km 3 y la otra en Pina De Ebro (Zaragoza) P.I. Pina De Ebro Calle D Parcela 12 y cuyo código de gestor es AR/G-13/98.
- AZOR AMBIENTAL, S.A. con una planta en Ctra. de Madrid, Km, 387, 30100 Espinardo (Murcia) y código de gestor MU-91/0004.
- METALURGICA DE MEDINA, S.A. con una planta en Ctra. De Pozaldez, s/n, 47400 en Medina del Campo (Valladolid) y código de gestor G.R. CL 2/97
- PLOINMASA (Plomos Industriales de Madrid) con una planta en el Polígono Industrial Sonsoles. c/ Amonio, 10. Ctra. Toledo Km. 17,7. 28946 Fuenlabrada (Madrid) y con código de gestor A-28212033/MD/21/97029.
- EXIDE TECHNOLOGIES, S.A. con una planta en Ctra. Nacional 122, km. 229 San Esteban de Gormaz (Soria) y con código de gestor G.R. CL 2/96.
- EXIDE TECHNOLOGIES RECYCLING, S.L. con una planta en Ronda de Dalt s/n Sant Julia de Llor i Bonmatí (Girona) y con código de gestor E-106.95.

7. Cantidades (en kilos) recogidas y gestionadas en el año 2012 conforme los datos facilitados por las plantas que se han hecho cargo de las baterías usadas para su reciclado.

Estimamos que, de las baterías usadas totales que se han recogido en las plantas que se han hecho cargo de las baterías usadas para su reciclado, 96.641.335,27 kilos de baterías usadas corresponden a las puestas en el mercado por los productores que forman parte del Acuerdo Voluntario y que han aportado datos al Registro del MINETUR.

El reparto por Comunidad Autónoma de las baterías que se han recogido por haber llegado los vehículos que las montaban al final de su vida útil, es exactamente el que corresponde a las bajas de vehículos que se han producido en cada una de ellas.

En cuanto a las baterías usadas recogidas correspondientes a baterías nuevas puestas en el mercado de reposición, los firmantes del Acuerdo Voluntario han optado por hacer el reparto por Comunidad Autónoma en función del parque de vehículos existente en cada una de ellas. El parque nuevamente vuelve a ser el parámetro que mejor se ajusta al verdadero reparto de la recogida de las baterías usadas puestas en el mercado. Por explicarlo de una forma gráfica, las baterías nuevas que se ponen en el mercado van montadas en vehículos que, durante su vida, pasarán de una Comunidad Autónoma a otra, necesitarán un cambio de batería en una Comunidad Autónoma u otra, pero teniendo en cuenta que las baterías van a tener que sustituirse con la misma periodicidad, se generarán en la misma proporción en la que se encuentre repartido el parque.

La siguiente tabla refleja el reparto estimado por CC.AA. del volumen total de baterías usadas recogidas por las plantas que se han hecho cargo de éstas para su reciclado (las reflejadas en el punto 6 de este Informe). Como se ha señalado anteriormente el reparto se ha realizado en función del parque.

CC.AA.	En vehículos	En mercado de reposición	TOTAL
Andalucía	1.876.986,51	14.866.322,77	16.743.309,27
Aragón	295.110,23	2.290.556,84	2.585.667,07
Asturias	220.275,22	1.851.031,65	2.071.306,87
Balears (Illes)	307.785,50	2.534.726,59	2.842.512,09
Canarias	345.882,03	4.150.243,53	4.496.125,57
Cantabria	117.854,53	1.091.146,55	1.209.001,08
Castilla y León	563.766,50	4.767.446,67	5.331.213,16
Castilla-La Mancha	476.751,35	3.961.515,40	4.438.266,75
Cataluña	1.626.876,31	13.912.871,58	15.539.747,89
C. Valenciana	1.182.888,27	9.223.841,94	10.406.730,20
Extremadura	284.457,91	2.117.304,57	2.401.762,49
Galicia	594.365,39	5.304.008,72	5.898.374,10
C. Madrid	1.155.132,82	12.066.282,43	13.221.415,26
R. de Murcia	336.375,58	2.704.456,26	3.040.831,84
C.F. Navarra	141.847,00	1.198.770,83	1.340.617,84
País Vasco	476.072,32	3.618.216,55	4.094.288,86
Rioja (La)	67.818,34	546.686,71	614.505,05
Ceuta y Melilla	38.874,59	326.785,29	365.659,88
TOTAL	10.109.120,39	86.532.214,88	96.641.335,27

8. Índices de recogida alcanzados y grado de cumplimiento con los objetivos fijados.

De los datos anteriormente recopilados, se concluye que en el año 2012 se alcanzó un nivel de recogida respecto al total de baterías usadas que se podían recoger, es decir, todas las del mercado de reposición más las correspondientes a los vehículos dados de baja en el año 2012 que correspondiesen a los productores que han reportado datos en el Registro (los reflejados en el punto 2 de este Informe), del **98,2%** ya que, tal y como se recoge en las tablas de los puntos 5 y 7, se han recogido 96.641.335,27 kilos de los 98.412.765,04 kilos posibles.

Los objetivos no sólo han sido alcanzados sino ampliamente superados ya que mientras que el objetivo fijado por el Real Decreto era de un 95% de recogida, se ha alcanzado el 98,2 %.

9. Fiabilidad de los datos reportados por los productores respecto a las cantidades puestas en el mercado.

Los datos de baterías nuevas puestas en el mercado que los productores han reportado y que constan en el Registro del MINETUR tienen una fiabilidad más que probada ya que el 81,32 % (datos referidos al año 2011) de las cantidades han sido reportadas por empresas que tienen certificada, por una entidad certificadora externa, su gestión de calidad respecto a la norma ISO 9001 así como su gestión medioambiental respecto a la norma ISO 14001, lo que implica que todas ellas han debido pasar un proceso de auditoría en el que se han verificado, entre otros muchos aspectos, el cumplimiento de las obligaciones medioambientales, los procesos llevados a cabo, etc.

10. Fiabilidad de los datos reportados por las plantas que se hacen cargo de las baterías usadas de plomo ácido para su reciclado respecto a las cantidades recogidas.

Los datos de baterías usadas recogidas que las plantas que se han hecho cargo de éstas para su reciclado (las reflejadas en el punto 6 de este Informe) han reportado tienen una fiabilidad más que probada ya que:

- el 100% de las cantidades han sido reportadas por empresas que tienen certificada, por una entidad certificadora externa, su gestión de calidad respecto a la norma ISO 9001 así como su gestión medioambiental respecto a la norma ISO 14001 lo que implica que todas ellas han debido pasar un proceso de auditoría en el que se han verificado, entre otros muchos aspectos, el cumplimiento de las obligaciones medioambientales, los procesos llevados a cabo, etc.
- Al tratarse de residuos considerados peligrosos, la gestión debe realizarse a través de gestores autorizados por las Comunidades Autónomas correspondientes, que se encargan de la recogida, clasificación, almacenamiento temporal y transporte autorizado desde los puntos de generación de las baterías usadas a las plantas de tratamiento final. Esto significa que existe una trazabilidad absoluta de las baterías que se recogen y la información es perfectamente contrastable por las Comunidades Autónomas que son las que reciben todos los Documentos de Control y Seguimiento así como las Memorias Anuales que las plantas deben presentar como gestores de residuos peligrosos.