

Comité Operativo Ampliado que participa en la elaboración del Decreto REP neumáticos
Primera reunión del 22 de junio de 2018, 11.00 a 13.00h
Oficinas Ministerio del Medio Ambiente

1. Introducción

El jefe de la Oficina de Economía Circular del Ministerio del Medio Ambiente, Sr. Guillermo González, presenta una introducción de la reunión, incluyendo una explicación de la ley, el proceso de elaboración del decreto, los objetivos del mismo y los miembros del comité.

A continuación todos los participantes se presentan. En anexo 1 se incorpora el listado de participantes.

Posteriormente, el Sr. González expone algunos antecedentes que se considerarán para la elaboración del decreto, específicamente, sobre las cantidades de neumáticos puestos en el mercado, la valorización actual y la capacidad instalada de valorización de residuos e insta a los participantes a enviar información adicional que podrá ser considerada en el proceso de elaboración del anteproyecto del decreto. Luego, el Sr. Gonzalez indica los temas a tratar en la presente reunión: (a) Ámbito de aplicación, (b) Diferenciación por categorías y (c) Recolección vs. valorización. Se indica que hay un tiempo limitado para realizar comentarios, pero que existe la alternativa de hacer llegar por escrito al Ministerio lo que no se haya alcanzado a exponer en la reunión.

Respecto a la introducción, el Sr. Browne consulta si el decreto considerará la prevención en la generación de residuos, a lo que se le informa que efectivamente se considerará. El Sr. Villar consulta por las empresas que están siendo consideradas en la capacidad instalada de valorización energética. Se informa que está contemplada, además de Melón (quien tiene valorización en la actualidad), la empresa Polpaico, que cuenta con una autorización para el co-procesamiento, pero teniendo presente que la planta aún no ha instalado la maquinaria necesaria para la trituración de los neumáticos. Al respecto, el Sr. Villar señala que si bien Polpaico cuenta con una autorización, no necesariamente tendrá capacidad para el tratamiento, considerando las inversiones necesarias para instalar una planta de trituración. El Sr. Estay menciona un ejemplo de México, sobre una planta de coprocesamiento que pretendía tratar neumáticos usados, pero que no resultó. El Sr. Aguilar indica que hay una tercera empresa cementera en Teno que también podrá valorizar estos residuos. Se comenta que no se consideró esta empresa, dado que no cuenta con una autorización para este tratamiento.

Por último, el Sr. Cocco solicita informar cuáles son las empresas que actualmente reciclan residuos de neumáticos. En respuesta se informa que, junto con Polambiente, se consideran Morgan, Innova Ships y Pellets World. A su vez, la Sra. Hidalgo consulta por la identificación de procesos de reciclaje. Se le contesta que este tema será abordado en las próximas reuniones y que "reciclaje" está definido en la ley.

La presentación usada en esta introducción se encuentra en el anexo 2. Se advirtió que lo que en ella aparece son definiciones preliminares sujetas a eventuales modificaciones.

2. Temas tratados

a. Ámbito de aplicación

El decreto considerará los neumáticos importados para reposición así como los neumáticos que forman parte de vehículos importados. Asimismo, indica que el decreto no considerará neumáticos de bicicletas ni neumáticos macizos.

0042

Sr. Rodríguez cuestiona la excepción de neumáticos macizos, dado que pueden ser reciclados junto con otros neumáticos. El Sr. Cocco responde que su proceso de reciclaje no permite estos neumáticos. El Sr. Villar menciona que en el exterior los neumáticos macizos no son considerados como producto prioritario. Se informa que se propone excluir estos neumáticos, considerando que se trata de una cantidad limitada. El Sr. Browne señala que los neumáticos macizos corresponden a cerca de 10% de los neumáticos industriales, lo que significaría cerca de 1% del total de los neumáticos (en peso).

En respuesta a la pregunta del Sr. Smythe, sobre el manejo de los neumáticos del pasivo, se responde que la reglamentación no es retroactiva. El Sr. Smythe también señala que las municipalidades podrían eventualmente apoyar en la utilización de los residuos de los neumáticos, por ejemplo, en pavimentos para colegios, pero que el costo no lo permite.

El Sr. Browne sugiere considerar la excepción, junto a los neumáticos de bicicletas, de los neumáticos de sillas de ruedas y otros de las mismas características. Se responde que esto será considerado. Sr. Aguilar señala que los residuos de neumáticos también podrían ser exportados. Sr. Acosta destaca la importancia del recauchaje como actividad de prevención, agregando que actualmente solo un 20% de los neumáticos potencialmente recauchables se recauchan, mientras en otros países es 50%. En números concretos: para un millón de neumáticos nuevos se recauchan 200 mil; un aumento de 20% a 50% significaría una relación de 600 mil a 600 mil, una disminución de 400 mil residuos de neumáticos que no deberían existir. El recauchaje es un gran apoyo a la economía circular.

El Sr. Cocco menciona que falta información sobre la disposición final de residuos de neumáticos. Sobre esto menciona como ejemplo un relleno sanitario que recibe 4 mil toneladas al año, y que este relleno señala que sirven para taludes y otras partes de construcción del relleno. También indica que empresas de reciclaje ofrecen el servicio del reciclaje, pero en realidad, trituran los neumáticos y luego los envían como residuos a disposición final, pagando un costo inferior al costo cobrado para el presunto reciclaje, siendo así una competencia desleal para una empresa que efectivamente recicla.

En respuesta a la pregunta del Sr. Salgado, se confirma que la responsabilidad extendida del productor aplicaría, en principio, a todos los neumáticos que se importen formando parte de maquinaria.

b. Diferenciación por categoría

Se consideran dos categorías: una para neumáticos con aro menor a 57 pulgadas y otra para neumáticos con aro igual o mayor a 57 pulgadas. La definición de las 2 categorías se basa en que existen mercados distintos para ambas categorías, tanto en la venta de los neumáticos como en el manejo de los residuos, considerando que los neumáticos de aro igual o superior a 57 pulgadas principalmente se utilizan en el sector de la gran minería.

El Sr. Aranguiz propone considerar más que dos categorías. En específico debería diferenciarse neumáticos recauchables de neumáticos no recauchables. El Sr. Browne propone considerar más categorías, diferenciando pasajero, camioneta y camión, por ejemplo, considerando que los últimos cuentan con una carcasa de acero y, por lo tanto, requieren de otro proceso de reciclaje. Asimismo informa que el uso de neumáticos con aros de 49 y 51 también se destina, en gran parte, a la gran minería. También los de 39 pulgadas, que se refiere a máquinas cargadoras frontales. Menciona que hay una normativa internacional sobre el uso de neumáticos, relacionado con el tamaño y la presencia de acero. El Sr. Cocco menciona que existen costos distintos para neumáticos que son parte de la misma categoría menor a 57". Por ejemplo, los NFU de vehículos livianos y camionetas no requieren

destalonarse como si ocurre con NFU de camiones. El Sr. Rodriguez señala que instalaciones para el manejo de neumáticos mayores a 49 pulgadas requieren de un nivel de inversión mayor. El Sr. Villar señala que para diferenciar categorías debería considerarse diferencias en la valorización de los residuos de neumáticos, y no de los neumáticos nuevos. Además señala que actualmente no existe maquinaria para el tratamiento de neumáticos de este tamaño (a nivel mundial).

Se responde que se seguirá evaluando el aro exacto que marcará el límite, pero que se buscará el bien común para la definición de las categorías.

El Sr. Salazar señala que existe una gran diferencia entre los costos de los neumáticos con tamaño menor a 57 pulgadas, pues en el caso de buses y camiones varía entre 15.000 y 150.000 pesos. El Sr. Browne señala que deberían definirse más que 2 categorías, dado que un neumático de mayor tamaño tendrá un costo mayor para su valorización, de manera que el productor de un neumático de menor tamaño estaría subsidiando el productor de un neumático de mayor tamaño. Se responde que la definición de una categoría no está directamente relacionada con la tarifa para el manejo del neumático respectivo. Las tarifas las debiesen establecer los propios sistemas de gestión, permitiéndose el funcionamiento del mercado, y evitando la sobrerregulación. La experiencia internacional muestra que los sistemas de gestión establecen tarifas relacionadas con el peso de los neumáticos. Adicionalmente, se señala que cada categoría tendría su propia meta.

c. Recolección vs. Valorización

Se propone que la meta de recolección en una primera fase será mayor a la meta de valorización, de modo que se promueve la recolección aun sin haber una alternativa para su valorización. La diferencia entre ambas se destinará a disposición final (para ello requiere chipearlos previo a su envío a relleno sanitario), pero se espera alcanzar en un plazo más o menos corto una meta de recolección igual a la meta de valorización.

El Sr. Aguilar señala que otra alternativa es el almacenamiento de los neumáticos, siempre y cuando esto se realice después de su trituración. El almacenamiento de neumáticos enteros genera riesgo de incendio y de vectores. En el caso de almacenamiento de neumáticos triturados solo existiría el riesgo de incendios, pero el riesgo de vectores es considerablemente menor. Menciona que a su juicio el almacenamiento de los neumáticos triturados es una mejor alternativa que su disposición final, refiriéndose a la jerarquía para el manejo de residuos, siempre y cuando se asegure un control del riesgo. El Sr. Browne señala que está de acuerdo con recolectar lo más posible, y que no habría mayor problema para su almacenamiento en condiciones adecuadas, con control de riesgos de incendio y de vectores, y que debería valorizarse la mayor cantidad de residuos de neumáticos recolectados, agrega que también existe la alternativa de exportación de los residuos de neumáticos recolectados, ya que el TDF (Tire Derived Fuel) es un *commodity* que se puede exportar de manera que la disposición final no es la única alternativa. Menciona que al momento de crear instalaciones de almacenamiento de residuos de neumáticos triturados se dará una señal al mercado para la instalación de nuevas plantas de valorización. El Sr. Rodriguez menciona estar de acuerdo con la visión de recolectar la mayor cantidad de residuos de neumáticos posible, y que existe tecnología para procesar todo tipo de residuo de neumático. Menciona su preocupación por dejar abierta la puerta para la disposición final desde el punto de vista ambiental, ya es una materia prima para la que existe una demanda, a nivel nacional o internacional, y no hay razón de ser para su envío al relleno sanitario, salvo por un tema netamente económico. Agrega, eso sí, que hay una gran diferencia en los costos; exportar es caro. El Sr. Villar señala como antecedente que en Brasil hubo un cambio en los precios que cobran los hornos de cemento de

21 0043
15 USD/ton a 200 USD/ton antes y después de la REP. El Sr. Villar señala también estar de acuerdo con la idea de, en una primera etapa, dar mucha atención a la recolección y señala el riesgo del alto costo en que se incurriría para el almacenamiento por mucho tiempo de los neumáticos recolectados y que se debe estimar este costo para definir la tarifa de los neumáticos. El Sr. Estay mencionó que no sería demasiado complicado establecer una alta meta de recolección, considerando la acumulación histórica de los residuos de neumáticos. Señaló también el alto costo relativo para la recolección, confirmado por un estudio del BID sobre la REP, y el aumento de este costo una vez esté operativa la REP. Se responde que está claro que la REP generará un cambio en el mercado. Un tema crítico será asegurar licitaciones competitivas. Es una de las razones de trabajar en forma coordinada con la Fiscalía Nacional Económica. El Sr. Acosta menciona un problema que podría ocurrir en caso de una meta de recolección inferior al 100%: Los consumidores deberán tener que pagar una tarifa, pero si no se recolectan los residuos de neumáticos de todos ellos, existirán consumidores que no verán recolectados ni valorizados los residuos que generen. Señala que en la experiencia comparada se muestra que en los primeros años se recolectó más del 100%. El Ministerio lo tendrá en consideración. Sr. Cocco señala que un tema principal es la demanda del caucho. Respecto a la exportación de TDF, el valor del caucho debería ser competitivo con el valor del petcoke pero en la práctica no lo es, dado que el mero costo para la trituración ya es mayor al precio del petcoke, por lo cual la exportación de TDF sería limitada. Eso, sin contar el alto costo de la recolección. Los principales destinos del caucho serían el uso en parques y en carreteras, con una demanda de 15 mil a 18 mil toneladas adicionales a la demanda actual. Al respecto, el Ministerio del Medio Ambiente menciona que ya se está trabajando con profesionales de los ministerios de Obras Públicas y de Vivienda y Urbanismo.

El Sr. Aguilar menciona la importancia de limitar el ingreso del caucho a rellenos sanitarios para su disposición final.

El Sr. Browne señala que en el mercado actual no hay interés para la exportación, pero que la REP cambiará esta situación. Comenta además que una meta demasiado alta generará una subida del costo para su valorización. El Sr. Lavín señala que el Ministerio de Obras Públicas está trabajando con varias pruebas en el uso del caucho en asfalto, y que el potencial uso del caucho podrá aumentar considerablemente. Menciona además que su Ministerio participa en un Acuerdo de Producción Limpia que incluye el uso de caucho en asfalto y que se espera poder modificar el manual de carreteras en 1 o 2 años. Asimismo, su cartera está participando en un programa de promover las compras sustentables con el Ministerio del Medio Ambiente.

La Sra. Hidalgo menciona la necesidad de contar con incentivos para promover el reciclaje. En respuesta se señala que esto no forma parte de este decreto, ya que es un tema que requiere modificación legislativa.

3. Cierre

A las 13.00h se cierra la reunión.

La agenda de las próximas reuniones:

3 y 10 de julio

- Metas de recolección y de valorización
- Gradualidad temporal y geográfica

24 de julio y 7 de agosto

- Informes, garantía, otras obligaciones asociadas