

Los CAT se encargarán de la baja de los vehículos para garantizar su descontaminación y reciclado



Adiós a los cementerios de coches

J. Ignacio RODRÍGUEZ

Los vehículos, al final de su vida útil, sólo podrán ser entregados en los Centros Autorizados de Tratamiento (CAT) donde expedirán el certificado de destrucción, un documento que garantizará la descontaminación y destrucción del vehículo que servirá para tramitar su baja administrativa. La inminente puesta en marcha de este sistema en el marco del cual habrá que reutilizar y, cuando sea posible, reciclar, unos dos millones de toneladas al año de un residuo calificado como peligroso por la UE, supondrá la práctica eliminación de los cementerios de coches.

Los vehículos, al final de su vida útil, sólo podrán ser entregados en los centros autorizados de tratamiento (CAT), quienes expedirán el denominado "certificado de destrucción", un nuevo documento que garantizará la descontaminación y destrucción final del vehículo y con el que se podrá gestionar su baja administrativa. Con ello, los cementerios de coches tienen los días contados.

La nueva regulación se anunció el pasado 24 de noviembre, en la presentación de la red concertada de centros autorizados para este tratamiento final de los vehículos, acto que clausuró la ministra de Medio Ambiente, Elvira Rodríguez, quien pidió a todos los operadores económicos que asuman la obligación de recuperar y reutilizar los vehículos

con coste cero para el propietario final. La ministra recordó que el objetivo para el año 2006 es que se reutilice y se recicle el 80 por ciento del peso de los vehículos fuera de uso, un porcentaje que deberá ir aumentando hasta el 85 por ciento en el año 2015. En esta fecha se deberá reutilizar y valorizar el 95 por ciento, de forma que la fracción del vehículo que vaya al vertedero sea como máximo el 5 por ciento en peso del vehículo. De esta forma se eliminarán los cementerios de coches, que tanto impacto visual ocasionan.

Baja y certificado de destrucción

El representante de la Dirección General de Tráfico, Ventura Hernando, explicó que una orden ministerial, en ese momento en fase de proyecto

casi definitivo, trasladará a los centros de tratamiento la gestión de las bajas administrativas, la recaudación de la tasas y la emisión del nuevo "certificado de destrucción", con lo que se podrá aliviar al usuario de trabas administrativas.

En el acto, organizado por la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (Sigrauto), Juan Antonio Moral, su presidente, aseguró la gratuidad para el propietario final de los vehículos y explicó que la adecuación a la norma europea ha supuesto inversiones importantes y mucho papeleo.

Asimismo, anunció que, de los 142 centros autorizados hasta el momento, 97 han suscrito ya el acuerdo, mientras que otros 107, en proceso de tramitación, lo harían a lo largo de



Imágenes como ésta no se volverán a repetir.
Foto: Roberto Anguita. Naturmedia.

La ministra recordó, en la presentación de la nueva regulación, que el objetivo para 2006 es que se recicle el 80 por ciento del peso de los vehículos fuera de uso



300.000 toneladas de residuos anuales proceden del desecho de neumáticos. Foto: Vicente González.

esa misma mañana. De hecho, la suma de estos contratos supone una cobertura casi global del territorio nacional. No hay que olvidar que la red ha de ser suficientemente amplia y bien distribuida y para ello todos los productores de vehículos deben firmar contratos con cualquier CAT en condiciones de libre mercado, respetando el medio ambiente y de tal forma que los agentes económicos afectados asuman el compromiso de asegurar desde el primer momento la gratuidad en la entrega para el último

propietario, con el fin de eliminar los posibles casos de abandono.

En el mismo acto, celebrado en el Ministerio de Medio Ambiente, se firmó un acuerdo marco de colaboración entre las asociaciones nacionales de fabricantes -ANFAC-, importadores -ANIACAM-, desguazadores -AEDRA- y fragmentadores -FER- de vehículos, que permite poner en marcha esa red concertada de centros autorizados de tratamiento, de manera que los usuarios puedan desprenderse de su vehículo, fácilmente y sin coste alguno.

Así se fragmenta un coche

Este es el trabajo que se realiza en las plantas de fragmentación:

- Los molinos y martillos de la fragmentadora trituran los vehículos y los convierte en pedazos de entre 20 y 40 cm.
- Unas aspiradoras y unos ventiladores soplantes retiran los materiales menos pesados (los estériles).
- Corrientes magnéticas se encargan de separar metales férricos y no férricos.
- En algunos casos, mediante métodos gravimétricos, por inducción, etc. se seleccionan los diferentes metales no férricos (aluminio, cinc, cobre, etc.) mezclados con las gomas, que, por su mayor peso, se mantienen tras la aspiración).
- En otros casos, se vende el conjunto a industrias de afino que separan posteriormente esos materiales.
- Tras la separación se obtienen tres productos resultantes: chatarra férrica fragmentada, que se envía a fundición; chatarra no férrica mezclada con productos no metálicos "pesados" (plásticos y cauchos) que se separa del resto mediante alguno de los procesos existentes (corrientes de Foucault de Eddy, corrientes parásitas, flotación en medios densos, etc.); y la parte no metálica extraída que en la actualidad se elimina mediante depósito en vertedero.
- La fracción no férrica susceptible de ser extraída por aspiración neumática: gomas, espumas, tierras, finos y ligeros se elimina mediante depósito en vertedero o incineración.



Foto: Robero Anguita. Naturmedia

La cifra total de residuos generados por el desguace de vehículos alcanza el millón de toneladas al año

*Se pretende que para el año 2015 se recicle el 95% del peso del vehículo.
Foto: Roberto Anguita. Naturmedia.*

Por su parte, el director general de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, Germán Glaría, destacó la iniciativa de fabricantes, importadores, desguazadores y recicladores de los distintos componentes de los vehículos y el esfuerzo de las administraciones y de todos los profesionales del sector para implantar un esquema legal y operativo que permita alcanzar los objetivos ambientales contemplados en el R-D. 1383/2002 sobre gestión de Vehículos Fuera de Uso y en el Plan Nacional de Vehículos Fuera de Uso 2001-2006. "A partir de este momento ya no hay ningún motivo para no reciclar correctamente los vehículos fuera de uso en nuestro país, y esto constituye, desde la óptica de este Ministerio, una buena noticia".

Como se recordará, la citada normativa establece una serie de principios básicos –fomento de las medidas de prevención en la generación de residuos, principio de jerarquía: reutilizar, reciclar, valorizar y, finalmente, verter- y unas medidas de prevención: que se limite el uso de sustancias peligrosas en la composición de los vehículos, que se pueda identificar y localizar la situación de estas sustancias para que se facilite el desmontaje, descontaminación, reutilización y valorización de los distintos elementos del coche.





Es imprescindible retirar de un vehículo los residuos peligrosos. Foto: Vicente González.

Gratis para el usuario

Uno de los aspectos fundamentales encaminados a solucionar la problemática de los vehículos al final de su vida útil es que la entrega de los mismos en un CAT no suponga ningún gasto para su propietario, ni siquiera en el caso en el que el costo de la gestión sea negativo. En esta situación el R.D. 1383/2002 sobre gestión de Vehículos Fuera de Uso establece que el costo debe ser sufragado por los fabricantes o importadores de los coches puestos en el mercado a partir de la fecha de entrada en vigor de la citada normativa y, para los vehículos comercializados con anterioridad, desde de enero de 2007.

Los vehículos, al final de su vida útil, sólo podrán ser entregados en los Centros Autorizados de Tratamiento (CAT), donde se expedirá un documento que garantizará la descontaminación y destrucción del vehículo

Una vida de residuos

No obstante, incluso aplicando las medidas de prevención, a lo largo del ciclo de vida de un automóvil se producen distintos tipos de residuos. En primer lugar, los que se generan durante su fabricación, generalmente recales de las materias primas utilizadas o rechazos de materiales y componentes que no superan los controles de calidad. Posteriormente serán las

piezas desgastadas o fluidos que se sustituyen. Y, finalmente, al completar su vida útil, el propietario se desprende del coche y pasa a ser, en conjunto, un residuo.

El primer tipo de residuos, incluso los que se generan en el período de mantenimiento del mismo –cambios de aceite, filtros, piezas, etc.- están más controlados e identificados y son de más fácil gestión. Pero el mayor



En 2001 se contabilizaron 1.054.000 vehículos con edad superior a los diez años.
Foto: Luis Merino. Naturmedia.

problema medioambiental se produce cuando el propietario de un vehículo se deshace de golpe de unos 800 kg de un conjunto heterogéneo de fluidos, metales, plásticos, gomas y otras sustancias, algunas clasificadas como peligrosas.

El problema se agudiza si se tiene en cuenta el número de vehículos que se convierten en chatarra cada año. Así, en 2001 se han superado 1.054.000 vehículos de una edad media que puede oscilar entre los 10 y los 13 años. De acuerdo con las estimaciones que se incluyen en el Plan Nacional de Vehículos Fuera de Uso 2001-2006, la composición del parque nacional es de unos 24 millones, de los que se fragmentan o ciza-

llan alrededor de un millón al año, aunque en el último la cifra había aumentado a unos 1.300.000 vehículos. Es decir, que la cifra total de residuos generados por el desguace de vehículos alcanza el millón de toneladas al año.

A esa cantidad hay que añadir los residuos procedentes del mantenimiento del automóvil a lo largo de su vida activa que, cada vez en mayor medida, se retienen en el taller y posteriormente son retirados, ya clasificados, por los gestores autorizados para su valorización. Pues bien, según la estimación realizada por el sector de componentes, el peso de estos residuos asciende a 816.000 toneladas anuales, al que habría que añadir cerca de 300.000 procedentes del desecho de neumáticos. En suma, estamos hablando de la generación de más de dos millones de toneladas cada año procedentes del automóvil.

Separar el peligro

La normativa propone, por un lado, la creación de sistemas de gestión de estas piezas, una iniciativa que ya está acometiendo el sector de fabricación de componentes que puede aprovechar, además, la infraestructura de tratamiento que se

Medidas de prevención

La normativa establece las siguientes obligaciones a los fabricantes de vehículos, materiales y equipamientos:

- **Sustancias peligrosas limitadas.** El diseño de los distintos componentes del vehículo debe limitar el uso de sustancias peligrosas, entre las que se prohíbe la utilización de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos, con determinadas excepciones, condiciones y fechas.
- **Facilitar el desmontaje.** Diseñar y fabricar los vehículos y los elementos que los integran de forma que se facilite el desmontaje, la descontaminación, la reutilización y la valorización de los vehículos al final de su vida útil, y se favorezca la integración en los nuevos modelos de materiales y componentes reciclados.
- **Identificación de componentes reutilizables.** Utilizar normas de codificación que permitan la adecuada identificación de los componentes que sean susceptibles de reutilización o valorización.
- **Localización de las sustancias peligrosas.** Proporcionar a los gestores de vehículos al final de su vida útil la oportuna información para el desmontaje que permita la identificación de los distintos componentes y la localización de sustancias peligrosas.
- **Informar para proteger el medio ambiente.** Informar a los consumidores sobre los criterios de protección del medio ambiente tomados en consideración tanto en las fases de diseño y fabricación del vehículo como los adoptados para garantizar un correcto tratamiento ambiental al final de su vida útil. Asimismo se debe informar al potencial comprador de un vehículo nuevo de la reciclabilidad del mismo, su tratamiento correcto y los avances logrados sobre el reciclado y valorización de los vehículos.



El Plan Prever para vehículos con más de diez años se va a ampliar hasta 2006.
Foto: Roberto Anguita. Naturmedia.

cree para los residuos generados por los vehículos fuera de uso.

Por otro, los materiales y componentes, una vez separados selectivamente y clasificados en los CAT, deben ser reciclados y, cuando sea posible, reutilizarlos. Así, de un vehículo hay que retirar los residuos peligrosos como el combustible, di-

versos tipos de aceites, líquido de frenos y refrigerantes del motor; sólidos como los filtros, la batería, los depósitos de combustible; el gas del aire acondicionado, las zapatas de freno con amianto y componentes de mercurio, etc. y almacenarlos por separado en recipientes adecuados. Una vez separados los componentes que tienen la característica de residuo peligroso, el resto debe reutilizarse cuando sea posible o reciclarse separando materiales como los neumáticos, el catalizador, los plásticos, el vidrio, las telas, etc. Finalmente deben retirarse y desactivarse los airbag de aquellos vehículos que los contengan.

En definitiva, cuando un usuario considere que la vida útil de su vehículo ha llegado a su fin y lo entregue en un CAT y reciba, gratuitamente, el "certificado de destrucción" y la baja del mismo, tendrá la garantía de que ese potencial residuo peligroso en que se había convertido va a ser descontaminado, como paso previo para su desguace y fragmentación. Y tendrá la garantía, tal y como establecen la normativa europea y la española, de que únicamente se depositará en el vertedero un máximo del 15 % hasta el año 2015, y un 5 por ciento a partir de esa fecha. ♻️

El Prever se amplía a los coches usados

El actual Plan Prever de ayudas para al achatarramiento de los vehículos de más de 10 años cuando se compra uno nuevo, se va a ampliar hasta 2006 y se aplicará también en la adquisición de vehículos de segunda mano (con menos de tres años, si es industrial y de cinco años, si es turismo). Esta medida se recoge en una enmienda de la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para 2004 y mantendrá la cuantía de ayudas de 480,81 euros para vehículos de 10 o más años y de 721,21 para las bajas de coches gasolina con plomo para cambiarlo por otro sin plomo. El objetivo de este plan es renovar el parque, reducir la contaminación medioambiental y mejorar la seguridad vial.

El Ministerio de Medio Ambiente firmó un acuerdo de colaboración con las asociaciones de fabricantes, importadores, desguazadores y fragmentadores, que permite poner en marcha la red de CAT para que los usuarios puedan desprenderse de su vehículo fácilmente y sin coste alguno