

Vehículos fuera de uso

La forma en que deberán hacerse los desguaces está contenida en una norma a punto de aprobarse

Dentro del sector de las chatarras, el grupo formado por los Vehículos Fuera de Uso (VFU en adelante) es importantísimo y se debe estudiar de manera independiente por al menos dos motivos: el volumen de residuos que implica y su diversidad, desde papel hasta metales pesados.

La complejidad que presenta el tratamiento de un vehículo considerado como residuo es enorme ya que para poder separar todos y cada uno de los diferentes componentes y agruparlos según la clásica

diferenciación de los residuos, se tendría que llegar a un auténtico “despiece” del vehículo en sí.

La Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) tomó la iniciativa por su cuenta hace ya años, seguramente presionada por legislaciones de otros países de la UE, en los que la normativa referente a residuos siempre ha estado más avanzada que en España, y se marcó metas para la fabricación de elementos a partir de materiales reciclados y

que a su vez fueran reciclables. Quizás los más estudiados en este caso fueran los plásticos, ya que en la fabricación de un vehículo, éste es uno de los elementos más abundantes.

Acuerdo Marco y Comisión de Seguimiento

El 16 de enero de 1996 se firma el “Acuerdo Marco sobre reciclado de vehículos al final de su vida útil”. Este acuerdo lo firman los representantes de:

Beatriz López Fernández

Técnico del Servicio de Calidad e Impacto Ambiental.

Viceconsejería de Medio Ambiente.



La complejidad del tratamiento de un vehículo considerado como residuo es enorme.

Archivo.

Ambiental
Calidad

- Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), aún no existía el Ministerio de Medio Ambiente.
- Ministerio de Industria y Energía (MIE).
- Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).
- Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones y Autobuses y Motocicletas (ANIACAM).
- Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción (SERNAUTO).
- Federación Española de Recuperación (FER).
- Asociación Española de Desguazadores y Recicladores de Automóviles (AEDRA).
- Federación Española de Reciclado y Medio Ambiente (FERMA).
- Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras (UNESPA).
- Federación de Asociaciones de Concesionarios del Automóvil (FACONAUTO).

Las partes firmantes del Acuerdo se comprometen a cumplir una serie de objetivos encaminados a incrementar los porcentajes de reciclaje en lo referente a VFU, o vehículos al final de su vida útil, y al mismo tiempo se crea la *Comisión de Seguimiento* del Acuerdo Marco, formada no sólo por los firmantes del mismo sino que además se invita a parti-

cipar a las siguientes entidades:

- Dirección General de Tráfico (DGT).
- Todas las Comunidades Autónomas.
- Federación de Municipios.
- Federación de Fabricantes de Plásticos.
- Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CE-TRAA).
- Asociación Nacional de Empresas de Fabricación Automática de Envases de Vidrio (ANFEVI).
- Consorcio Nacional de Industriales del Caucho.
- Asociación Española de Gestores de Residuos Especiales (ASEGRE).
- Representantes de los Consumidores.

Nuestra Comunidad Autónoma ha participado en dos de los cuatro Grupos de Trabajo que se organizaron dentro de esta Comisión de Seguimiento, concretamente en los denominados “Marco legal” y “Reglamentación sobre desguaces”, en los que se trabajó duramente a lo largo de año y medio, manteniendo intensas reuniones con el objetivo de elevar una propuesta formal al Ministerio de Medio Ambiente para la promulgación de la correspondiente normativa que regule el funcionamiento del sector de los desguaces de automóviles. En la actualidad ya se ha preparado la Norma Técnica de AE-

NOR (Asociación Española de Normalización y Certificación) y se ha propuesto el texto correspondiente a la parte técnica de lo que se pretende llegue a ser un Decreto básico en el ámbito nacional que regule el sector. Ambos documentos están pendientes de ser aprobados por los Organismos pertinentes, dependiendo la promulgación del Decreto de la aprobación de la nueva Ley Nacional de Residuos que, al parecer, se encuentra en avanzado estado de tramitación. Es importante saber también que incluso se ha elaborado una propuesta de Directiva comunitaria sobre el tratamiento de los VFU, con el fin de unificar criterios en el ámbito europeo.

Descripción de los desguaces futuros

Para la mayoría de los ciudadanos de nuestra Comunidad Autónoma, las palabras “desguace” o “chatarra” evocan la imagen de un solar de más o menos amplias dimensiones, desordenado, sucio, con aspecto de derribo o escombrera industrial, contaminado y sin solución. Ésta es la imagen que se pretende y se puede cambiar radicalmente. Y eso es precisamente lo que la Comisión ha estado perfilando en estos dos últimos años: un desguace de vehículos puede ser ordenado, limpio, con aspecto de almacén, no contaminante y capaz de

dar trabajo y beneficios económicos. De hecho ya existen algunos que son así y que además contribuyen a que nuestro entorno, tanto urbano como natural, esté libre de este tipo de residuos.

La descripción básica de cómo deberán ser los desguaces en un futuro muy próximo es la que está contenida en la Norma AENOR que está a punto de aprobarse. Para empezar, los “desguaces” pasarán a denominarse “Centros de recogida y descontaminación de los vehículos fuera de uso”, y toda la instalación deberá llevar vallado perimetral opaco. Se diferencian claramente tres zonas: de recepción, de descontaminación y desmontaje y de almacenamiento.

Zona de recepción: en esta zona se identificará el vehículo, se registrará y se mantendrá almacenado hasta que se proceda a su descontaminación. Deberá ser de dimensiones adecuadas (se recomienda un mínimo de 200 m²), con pavimento impermeabilizado y resistente a la contaminación por vertido de fluidos, y que cuente con los elementos apropiados para evitar la contaminación del suelo. Hay que tener en cuenta que al Centro pueden llegar vehículos en muy mal estado.

Zona de descontaminación y desmontaje: en esta zona se procederá a la descontaminación del VFU (que básicamente consiste en la ex-

tracción de combustible y de determinados fluidos y sólidos contaminantes) y el desmontaje de las partes y materiales susceptibles de reutilización, reciclaje o valorización. Deberá ser de dimensiones adecuadas (se recomienda un mínimo de 100 m²) y contará con sistemas de elevación del VFU y de prevención de la posible contaminación por derrames en el manipulado del mismo. Como en esta zona se almacenarán las partes o elementos que se separen del VFU, contará también con recipientes adecuados para ello.

Zona de almacenamiento de los VFU descontaminados: en esta zona se colocarán los vehículos ya descontami-

nados a la espera de su acharramiento mediante prensa-do y su posterior transporte a fundición. No se permitirán acumulaciones de vehículos que superen las tres unidades en altura. Se pretende también que el período comprendido entre la llegada del VFU al Centro y su salida para transporte a fundición no sea superior a seis meses.

En el cuadro adjunto se relacionan los elementos que se deben extraer y separar. Esta lista no es cerrada y a medida que se pueda ampliar se hará siempre teniendo en cuenta la mejor tecnología disponible.



Los vehículos abandonados son un gran problema. La colaboración de los Ayuntamientos es fundamental.

Archivo.

Fluidos

- Gasolinas
- Gasóleos
- Aceite lubricante de motor
- Aceite lubricante de la caja de cambios
- Aceite del diferencial
- Fluidos hidráulicos (frenos y servodirección)
- Fluidos de sistemas de aire acondicionado
- Líquido refrigerante
- Ácido de la batería

Sólidos

- Baterías de plomo/ácido
- Filtros de aceite
- Filtros de aire
- Filtros de gasolina
- Catalizadores
- Condensadores con PCB o PCT
- Neumáticos
- Airbags

Colaboración de la DGT y Ayuntamientos

Está claro que este tipo de instalaciones no funciona ni va a funcionar gratuitamente, y es aquí donde la colaboración de la Dirección General de Tráfico en todo este desarrollo ha sido fundamental, ya que cuando se pretenda dar de baja un vehículo porque su propietario considera que es un VFU, deberá aportar un documento que obtendrá en uno de estos centros autorizados en el que se certifique que dicho VFU ha sufrido el proceso pertinente.

Un serio problema es el de los vehículos abandonados tanto dentro de un núcleo urbano como fuera de él, y aquí asumen un papel fundamental los Ayuntamientos, que ten-

drán que llevar a cabo, muy en serio, una auténtica labor de búsqueda del propietario del mismo y continuar con el procedimiento administrativo correspondiente para su retirada de las vías o los terrenos en los que se encuentre el VFU abandonado. Todas estas cuestiones legales y administrativas son las que deberán quedar detalladas en el Decreto del que se habla al comienzo, con el fin de darle una auténtica forma legal a todo el sistema de protección del Medio Ambiente relativo a este sector.

En mi opinión, el éxito de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo Marco ha estado precisamente en la estrecha colaboración y las intensas reuniones de trabajo que se han llevado a cabo con la participación real de todos los sectores implicados en este asunto.