

Una nueva vida para los coches

A comienzos de este siglo, la Unión Europea decidió que los automóviles en desuso eran peligrosos para la conservación del medio ambiente e impuso que el 85% del peso de los vehículos fuera de uso fuera reutilizado y reciclado para 2006, un porcentaje que deberá elevarse hasta el 95% en 2015. Desde entonces, muchas cosas han cambiado en este sector, especialmente en España, un país que presume, y no sin razón, de contar con una industria moderna, estructurada y cualificada que se articula en torno a los cerca de 1.000 Centros Autorizados de Tratamiento (CAT) en los que los viejos coches reciben una adecuada gestión en términos medioambientales. Se trata de evitar que millones de toneladas de residuos acaben en los vertederos, pero también de generar materiales de reciclaje que pasarán a formar parte de nuevos bienes y equipos. Una segunda oportunidad de la que participan todos los agentes involucrados: fabricantes e importadores, fragmentadores y desguaces de automóviles.

En la memoria de muchos es seguro que todavía perviven los recuerdos de aquellos viajes de vacaciones por las sinuosas y tortuosas carreteras españolas de hace casi medio siglo. Pero en nuestra evocación de lo que la mayoría de las veces era un tormento tras un recorrido agotador y bajo un calor sofocante, también es posible que aparezca la visión de descampados de una tierra que, cada pocos kilómetros e indefectiblemente, nos regalaba dos imágenes muy familiares, dos auténticos iconos de la España de entonces: el toro de Osborne y los malditos cementerios de coches.

Pero mientras que el primero ha conseguido sobrevivir, aunque sea desprovisto de su marca y de un modo mucho más testimonial, el segundo lleva visos de desaparecer. Si es que no lo ha hecho ya. La razón: la Unión Europea decidió hace casi una década que los automóviles en desuso eran peligrosos para la conservación del medio ambiente e impuso que

el 85% del peso de los vehículos fuera de uso fuera reutilizado y reciclado para 2006, un porcentaje que deberá elevarse hasta el 95% en 2015.

Proteger el entorno

Con esta directiva comunitaria, incorporada al ordenamiento español a principios de 2003 mediante el Real Decreto 1383/2002, del 20 de diciembre de 2002, la UE perseguía impedir que los vehículos viejos e inservibles terminaran sus días abandonados en mitad del campo o en las cunetas, pero también que los fluidos tóxicos arrastrados por la lluvia o la chatarra y otros contaminantes propios de estos vehículos de motor continuaran ensuciando y degradando aún más el entorno. Y la verdad es que no le faltaban motivos. Según diferentes estimaciones, alrededor de diez millones de coches llegan al final de su vida útil al año en la Unión Europea, de los que prácticamente uno de cada diez lo hace en España. Su gestión medioam-

bientalmente adecuada no sólo es capaz de evitar que millones de toneladas de residuos acaben en el vertedero, sino que, lo que es aún más importante, permite generar unos ocho millones de toneladas de materiales de reciclaje que pasarán a formar parte de la estructura, de la tracción o del equipamiento interno de nuevos automóviles, aeronaves, barcos, trenes, motos y bicicletas; o, simplemente, volverán a utilizarse en fachadas de edificios, tejados, cierres, latas de conserva, tapas de botella, cacerolas, electrodomésticos, palos de golf...

Y es que la legislación vigente ha hecho posible que baterías, cables, vidrios, líquidos de frenos, aceites, filtros, refrigerantes, airbags, plásticos, chatarra, neumáticos, textiles y espumas puedan disfrutar de una segunda oportunidad y reencarnarse, una vez reutilizados o reciclados, en nuevos componentes. Tal es así que, según datos de la Federación Española de la Recuperación (FER), la totalidad del



plomo, el 87% del acero y el 82% del aluminio que se produce en nuestro país proviene de materiales reciclados, un sector que aporta cerca del 2% del Producto Interior Bruto español, factura más de 5.000 millones de euros anuales y genera más de 125.000 empleos directos e indirectos.

Pero que España, que consigue reciclar prácticamente el 100% de los materiales metálicos de los automóviles, lo que sitúa a nuestro país por encima de la media europea y convierte a los vehículos fuera de uso en el principal proveedor de la siderurgia española, no es únicamente imputable a las directivas comunitarias y normativas nacionales.

España, a la cabeza de Europa

Porque, tal y como destaca la Asociación Española del Desguace y Reciclaje del Automóvil (AEDRA), que España sea considerado en estos momentos uno de los países europeos mejor situados en cuanto a la recuperación de vehículos fuera de uso es gracias también a la estrecha colaboración que desde hace más de diez años mantienen los sectores afectados –fabricantes e importadores, frag-

mentadores y desguaces de automóviles–, una fructífera unión que se vio materializada con la constitución en 2002 de la Asociación Española para el tratamiento medioambiental de los vehículos fuera de uso (Sigrauto), entidad impulsada por las cuatro asociaciones que representan a los principales sectores involucrados en la cadena de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (AEDRA, FER, ANFAC –Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones–, y ANIACAM –Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas–), y que se encarga de coordinar y gestionar las actividades derivadas de la nueva normativa en esta materia.

Una posición de privilegio dentro del contexto europeo a la que, en opinión de AEDRA, han contribuido igualmente el esfuerzo realizado durante estos últimos años por los sectores de desguaces y fragmentación para su modernización –en la actualidad, la figura del chatarrero, entendido tradicionalmente como el individuo que recoge chatarra, ha quedado atrás y ha dado paso a una industria perfectamente estructurada y cualificada–, así

como la labor desarrollada por las administraciones Central y Autonómicas en el establecimiento de la legislación y el control de las actividades.

El resultado de este esfuerzo coordinado y compartido entre todos es la existencia en España de una infraestructura de recuperación de alta calidad que, a juicio de las asociaciones del sector, permite asegurar el correcto tratamiento medioambiental de los aproximadamente 900.000 vehículos que llegan al final de su vida útil anualmente en nuestro país.

Para la Asociación Española del Desguace y Reciclaje del Automóvil, un claro ejemplo de esta realidad es que España cuenta con la red de Centros Autorizados de Tratamiento (CAT) y fragmentadoras –encargadas de la gestión de los vehículos fuera de uso (VFU) una vez han sido descontaminados– concertada por los fabricantes e importadores de vehículos más numerosa de toda la Unión Europea (según datos del sector, en nuestro país existen en la actualidad 955 instalaciones de este tipo autorizadas o en proceso de autorización, de los que cerca de la mitad –441 CAT– además de 26 fragmentadores– están adheridos a Sigrauto).

Todo en cuatro pasos

La gestión de un vehículo al final de su vida útil empieza cuando un usuario decide entregar su viejo turismo en un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT), junto con la documentación correspondiente para que el centro pueda comprobar su titularidad y verificar que no existe ningún impedimento para su tratamiento. Si todo es correcto, el CAT expedirá al particular y sin ningún coste un certificado de destrucción que servirá como justificante de la baja del coche.

Llegados a este punto, terminan las obligaciones del usuario y comienzan las del CAT.

Así, y según explican desde Sigrauto, el siguiente paso será proceder a la descontaminación del vehículo fuera de uso (VFU) mediante la retirada de todos los líquidos y elementos que le confieren la condición de residuo peligroso. Esto es, aceites hidráulicos del motor, del diferencial y de la caja de cambios (salvo que se vaya a reutilizar el bloque completo, en cuyo caso se puede mantener lubricado), combustibles, líquidos de frenos, anticongelantes, filtros, baterías, etc. Todos estos residuos peligrosos son almacenados en sus contenedores correspondientes y enviados a las empresas autorizadas para su correcta gestión.

En una fase posterior, el CAT evalúa y retira todos aquellos componentes susceptibles de ser reutilizados, que son claramente identificados y almacenados para su posterior comercialización. Asimismo, y para facilitar el reciclado, se retiran igualmente algunos residuos no peligrosos como catalizadores, neumáticos, vidrios... Lo que queda del vehículo se compacta para reducir

el coste de su transporte para su siguiente procesamiento en las instalaciones de fragmentación, donde es triturado por molinos de martillo hasta un tamaño de entre 20 y 40 cm. A continuación, unas aspiradoras y unos ventiladores soplantes retiran los materiales menos pesados (estériles) para, más tarde, y mediante corrientes magnéticas, separar los metales férricos, que son enviados a fundición para la elaboración de nuevos materiales. El resto de componentes son sometidos a distintos procesos de segregación (cribados, corrientes de inducción, mesas densimétricas, sistemas ópticos, etc.) para obtener, de un lado, los distintos metales no férricos (aluminio, cobre...), que serán enviados a plantas de fundición; y, de otro, otras fracciones de materiales no metálicos que se reciclan o se valorizan energéticamente dependiendo de sus características.

Según los datos recogidos en el PNIR 2008-2015, la gestión de los VFU ha ido mejorando desde que a finales de 2002 se transpuso a nuestro país (RD 1383/2002) la normativa europea sobre este tipo de residuos. Así, este Plan destaca que la reutilización, reciclado y valorización de vehículos ha pasado del 76% en 2002 al 84% en 2006, muy cerca del objetivo del 85% fijado por la UE para ese ejercicio. Este documento resalta, en este sentido, que las estimaciones del material que se producirá a partir de los vehículos descontaminados y desmantelados para el periodo 2007-2010 apuntan a que se superará los 3,3 millones de toneladas, de las que 2,3 millones serán de material férrico.

LA TOTALIDAD DEL PLOMO,
EL 87% DEL ACERO Y
EL 82% DEL ALUMINIO QUE
SE PRODUCE EN NUESTRO
PAÍS PROVIENE DE MATERIA-
LES RECICLADOS,
UN SECTOR QUE APORTA
CERCA DEL 2% DEL PIB
ESPAÑOL, FACTURA MÁS
DE 5.000 MILLONES DE
EUROS ANUALES Y GENERA
MÁS DE 125.000 EMPLEOS
DIRECTOS E INDIRECTOS.

Llegar a los 1.100 CAT

Pese a ello, no faltan voces que entienden que este número resultará insuficiente para alcanzar el objetivo del 95% de valorización más reutilización establecido para 2015. Así, al menos, aparece recogido en el Plan Nacional Integrado de Residuos (PNIR) para el periodo 2008-2015, del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM), en el que en el apartado dedicado a los vehículos fuera de uso (VFU) se renueva el compromiso ya apuntado con anterioridad de llegar a los 1.100 CAT para cubrir todo el territorio nacional. Por el contrario, el ministerio entiende que el número actual de instalaciones fragmentadoras sí tiene capacidad para responder a la demanda actual y al incremento futuro, ya que varias de ellas todavía no están funcionando al 100% de su capacidad.

En este sentido, desde el ministerio se recuerda que el fuerte crecimiento experimentado por el parque automovilístico español en los últimos años (a finales de 2006 existían más de 26 millones de vehículos en España, de los que cerca de 21 millones eran turismos, según datos de ANFAC) permite aventurar que al menos en el corto y medio plazo aumentará también la cantidad de residuos procedentes de VFU y, con ello, el número de infraestructuras para su tratamiento.

Un horizonte de crecimiento al que, por otro lado, también contribuye el hecho de que se trata de un parque rela-



Automóviles fuera de uso apilados para pasar al desguace y posterior reciclaje.

tivamente obsoleto, ya que los últimos datos reflejan que el 35% de los turismos actualmente en circulación tienen más de diez años de antigüedad, y que la edad media de los turismos que se han dado de baja desde 1993 ha sido aproximadamente de 15 años, una tendencia que, por otra parte y a diferencia de lo ocurrido en otros países de la UE, se ha mantenido en el tiempo.

Otras medidas del PNIR

El PNIR, que fue aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 26 de diciembre, contempla, además, otras líneas de actuación que pasan, en primer lugar, por la creación de un sistema de recuperación y gestión de piezas de recambio dirigido a aumentar la reutilización y el reciclaje de las mismas, a través de iniciativas públicas y las actuaciones de coordinación realizadas por sistemas integrados de gestión constituidos para este fin.

Asimismo, el plan ministerial aboga

por la implantación de sistemas de certificación en la gestión ambiental como instrumento de mejora de los rendimientos ambientales en los procesos de fabricación, descontaminación y reciclado, o el impulso a la creación de sistemas de información, base de datos y estadísticas mediante el diseño y puesta en práctica de una aplicación específica para VFU, en el marco del Sistema de Información Hércules del MARM.

Del mismo modo, el PNIR apuesta por la promoción de estudios de I+D+i orientados a mejorar tecnológicamente los tratamientos de reciclado, así como a la búsqueda de salidas y usos comerciales de los materiales reciclables (en 2006 se aprobaron ayudas para seis proyectos referentes a las líneas prioritarias de este flujo de residuos, por importe de casi 440.000 euros).

Finalmente, la Administración fomentará el desarrollo de campañas de concienciación y formación dirigidas a

los profesionales del sector del reciclado y a la sensibilización del público para evitar malas prácticas como el abandono de los vehículos.

Con todo, la estrategia prioritaria del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino para la gestión de los residuos de los vehículos fuera de uso consiste en respetar el principio de jerarquía, esto es: de prevenir en la medida de lo posible, reutilizar lo que se pueda, reciclar lo que no se pueda reutilizar y valorizar energéticamente todo lo que no se pueda reutilizar o reciclar. El depósito final en vertedero será, por tanto, la última opción y la menos satisfactoria.

El 5% termina en el vertedero

Pero ¿qué son los Centros Autorizados de Tratamiento? Son instalaciones de descontaminación y desguace que cumplen todos los requisitos legales para poder dar un tratamiento medioambientalmente correcto a los vehículos al final de su vida útil. Autorizados por las respectivas administraciones autonómicas, estos centros actúan como extensión de la Dirección General de Tráfico al estar capacitados para emitir el certificado de destrucción,

paso previo y necesario para dar definitivamente de baja a un vehículo y liberar así al último propietario del pago de impuestos y seguros.

En los CAT, y del mismo modo que en las cadenas de montaje ensamblan piezas hasta dar forma al vehículo, se des-tripa el coche pieza a pieza y se extraen todos los residuos, desde el líquido de frenos al motor, pasando por los asientos, cristales y espejos retrovisores. En este sentido, se calcula que el coste medio de desguazar y reciclar un vehículo conforme a la normativa vigente es de unos 125 euros, aunque este importe depende, y mucho, del tipo de vehículo que sea, así como de su antigüedad y su estado.

Sea como fuere, al final de todo el proceso, y de acuerdo con lo que estipulan las directrices de la UE para dentro de poco más de un lustro, sólo el 5% del peso de los vehículos podrá ser depositado en los vertederos, aproximadamente lo que cabe en un contenedor de basura de 80 litros.

Obligaciones de los fabricantes

Sin embargo, la normativa legal no sólo obliga a la creación de estos centros de

recogida y tratamiento, sino que también afecta a fabricantes y, en menor medida, a los particulares, que están obligados a entregar el vehículo al final de su vida útil a un centro autorizado de tratamiento.

Así, los primeros están obligados a etiquetar todos los materiales para facilitar su posterior desmontaje y descontaminación, así como a limitar el uso de sustancias peligrosas en el diseño de sus vehículos, que no podrán contener plomo, mercurio, cadmio ni cromo hexavalente. Todo ello con un doble objetivo: que las futuras generaciones de automóviles sean casi en su totalidad reciclables, además de más fáciles de reciclar.

Para alcanzarlo, la Unión Europea estima que principalmente los fabricantes de automóviles, pero también todos aquellos sectores implicados en esta industria, van a tener que realizar un enorme esfuerzo que les obligará a innovar para no perder de vista el reciclaje desde la fase de diseño; codificar las piezas individualmente para permitir su identificación; simplificar el desguace de las piezas del coche; reducir el número de materiales compuestos empleados o, en su defecto, buscar su posible reciclaje; y usar materiales reciclables.

Sandalias elaboradas artesanalmente en Sudán a partir del caucho de neumáticos gastados.



Mayor control legal

Pero es precisamente este nuevo esfuerzo el que no acaba de hacer mucha gracia al sector, especialmente a las empresas desguazadoras de vehículos usados. Y es que tras el esfuerzo realizado por estos negocios tradicionales para adaptarse a la nueva normativa y convertirse en CAT –la inversión media ronda los 300.000 euros y se estima que el coste de adaptación de todo el sector ha rondado los 100 millones de euros–, muchos de ellos lamentan que, en la práctica, muchas instalaciones todavía no realizan los procesos de descontaminación.

Aunque nadie niega que en los últimos años se ha producido un acelerado proceso de adaptación tecnológica y ecológica de las plantas de desguace y valorización de los VFU, y el cierre o clausura de las no reconvertibles (el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino reconoce que de las más de 3.000 instalaciones de desguace existentes en 2000, casi dos tercios no han sido autorizadas como CAT al no reunir los requisitos exigidos en el Real Decreto), desde AEDRA se quejan aún de que en algunas CC AA no existen los medios suficientes para llevar a cabo un mayor control legal que impida que desguaces ‘piratas’ continúen viendo en la venta de chatarra un negocio fácil.

Materiales de segundo uso

Tal y como recuerda el PNIR, una panorámica de la situación actual de este sector quedaría incompleta si no se mencionara la evolución seguida en los últimos años por los precios de los materiales de segundo uso (en particular la chatarra y el plástico) en España, en buena medida debido a las exportaciones de estos materiales a otros países, sobre todo asiáticos. Y es que, como se resalta en el PNIR, el aumento de sus precios está teniendo una clara consecuencia: el abaratamiento de la gestión de los VFU; pero, al mismo tiempo, puede tener otra negativa en el futuro, ya que puede poner en peligro el sector del reciclaje español al escasear la materia prima. Éstos son factores que, según la Administración, habrá que tener muy en cuenta en los próximos años para evitar que de su conjunción resulte un aumento del número de vehículos fuera de uso abandonados.

Al final, y salvo unos pocos modelos únicos a los que se cuida con sumo mimo y esmero, todos los vehículos tienen su fecha de caducidad. A nosotros compete que su fin no signifique también el de muchos de sus componentes.

AEDRA

<http://www.aedra.org>

La Asociación Española del Desguace y Reciclaje del Automóvil (AEDRA), constituida en 1995, surge con el objetivo de agrupar a las industrias del sector del desguace de vehículos para representar y defender sus intereses comunes. Entre los fines de esta asociación, que cuenta con unos 600 desguaces en todo el territorio nacional, destacan los de velar porque la imagen del sector, la creación de una red suficiente y adecuada de empresas de tratamiento de los VFU distribuida por toda la geografía española y la modernización de las industrias de desguaces de automóviles en España puedan cumplir sus funciones y actividades.



Sigrauto

<http://www.sigrauto.com>

La asociación española para el tratamiento medioambiental de los vehículos fuera de uso, Sigrauto, nace en 2002 por acuerdo de las asociaciones que representan a los principales sectores involucrados en la cadena de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Esta asociación es un foro permanente en el que fabricantes e importadores, fragmentadores y desguaces de automóviles analizan los problemas que afectan al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, buscando las soluciones más adecuadas y ayudando a sus asociados a cumplir sus nuevas obligaciones medioambientales relacionadas con dicho tratamiento.

Otros sitios de interés

www.recuperación.org

Página de la Federación Española de la Recuperación, entidad constituida en 1982 e integrada por las principales empresas españolas de reciclado y recuperación de materiales metálicos. Además, esta asociación agrupa a las 26 plantas fragmentadoras españolas.

www.anfac.es

Asociación Española Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), cuyo objetivo es fomentar el adecuado desarrollo del sector de la automoción en España, y colaborar en la defensa de sus intereses, promoviendo la colaboración entre los fabricantes asociados en los aspectos técnicos, económicos, financieros y en cuantos otros se consideren necesarios para el progreso armónico del sector.

www.aniacam.com

Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas (ANIACAM), fundada en 1977, para el estudio y defensa de los intereses económicos, comerciales, tecnológicos e industriales del sector de automoción en general y, en particular, de las empresas importadoras, a las que representa directamente. Agrupa a 35 empresas importadoras de vehículos (turismos, todoterrenos, furgonetas, pick-up y camiones), que representan a 43 marcas.

www.ancera.org

Asociación Nacional de comerciantes de equipos, recambios y accesorios para automoción.

www.marm.es

Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

www.mityc.es

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.

www.faconauto.com

Federación de Asociaciones de Concesionarios de Automoción.