

El Plan Nacional de Vehículos Fuera de Uso prevé el tratamiento de más de un millón de vehículos al año

Con los DÍAS CONTADOS

Texto: José Ignacio Rodríguez.

Cuando un vehículo llegue al final de sus días tendrá que ser descontaminado y dividido en partes para la reutilización y reciclaje de los materiales, de acuerdo con el Plan Nacional de Vehículos al Final de su Vida Útil, 2001-2006, recientemente aprobado. Para ello se creará una red de centros especializados (CARD) donde se podrá sacar provecho a más de un millón de coches viejos que nuestra sociedad genera cada año. Un residuo peligroso, porque contiene componentes que lo son, que ya no se podrá llevar a un desguace sin control y, menos aún, abandonar.

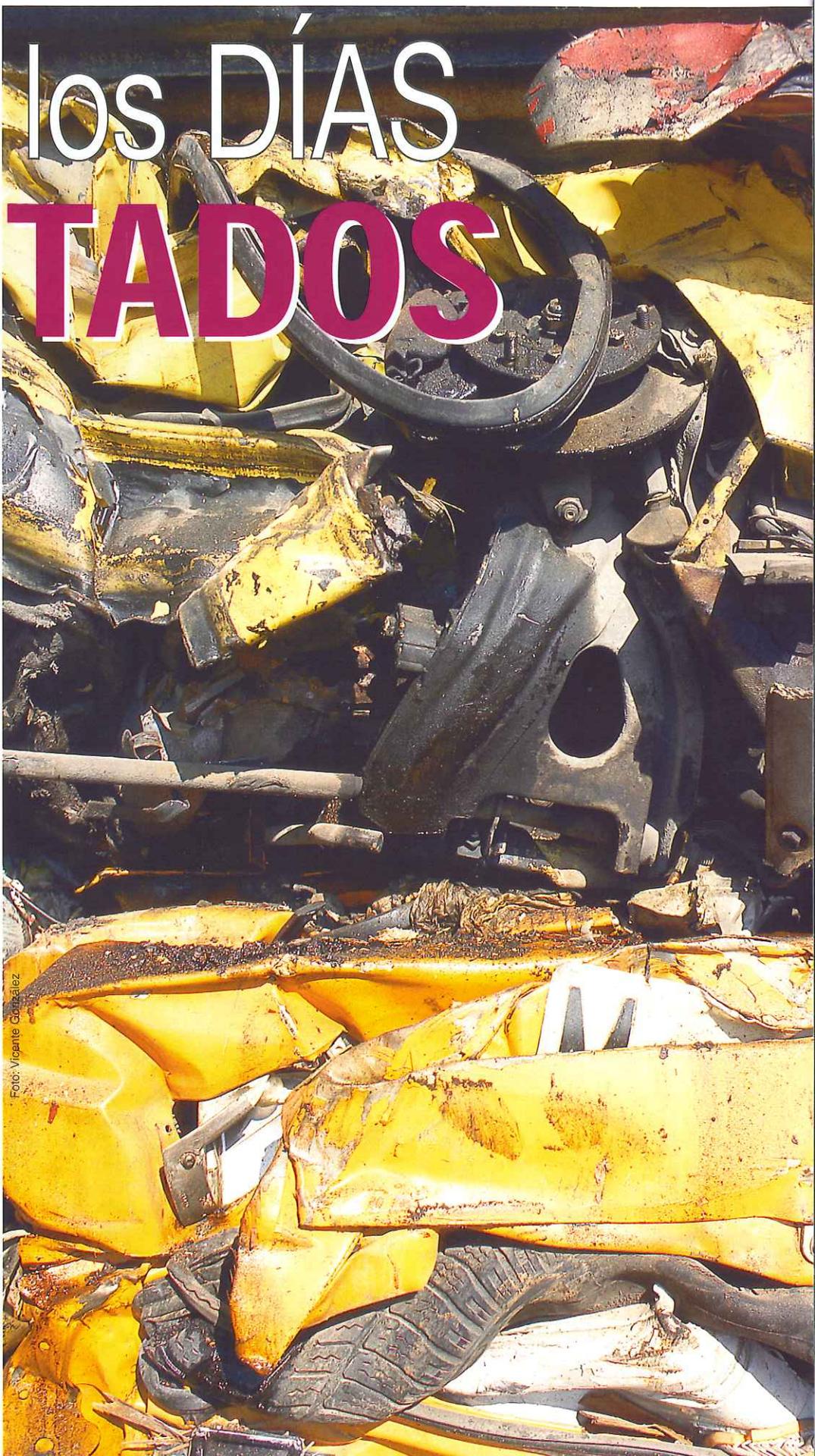


Foto: Vignani González

La correcta gestión ambiental de los vehículos, al final de su vida útil, o fuera de uso (VFU), de acuerdo con el Plan que ha aprobado el Gobierno, se basa en los nuevos principios de filosofía ecológica contemplados en la Ley española de Residuos y en la Directiva 2000/53/CE, reguladora de este tipo de desechos, a los que la Comisión de la UE acaba de incluir en la lista europea de residuos "peligrosos".

Así, el Plan para VFU enfoca la adecuada gestión del vehículo considerando a éste como un conjunto de residuos que deben ser clasificados, descontaminados y reciclados por separado, de forma que aquellos que tienen la condición de peligrosos sean gestionados por gestores autorizados. El Plan prevé asimismo la reutilización de ciertas piezas o elementos y el reciclaje o valorización energética de las restantes. Y todo ello, respetando el principio de jerarquía que establece nuestra normativa sobre residuos (art.1.1 de la Ley 10/98, de Residuos): 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.

Puede decirse que la práctica totalidad de los materiales extraíbles de los vehículos tienen algún tipo de utilidad. Además del 75 por ciento de su peso, constituido por metales reciclables como chatarra, contienen una serie de

Los vehículos, al final de su vida útil, tendrán que ser descontaminados y divididos en partes para la reutilización y reciclaje de sus componentes

residuos no peligrosos, como plásticos, neumáticos, vidrio, cables, piezas de aluminio, baños de zinc, fibras, llanta, chapa, componentes del motor, etc., todos ellos reutilizables o reciclables. Y lo mismo ocurre con otros, que sí son peligrosos, como los aceites, filtros de aceite, baterías, fluidos refrigerantes y carburantes, que son regenerables y pueden ser valorizados energéticamente, o bien ser refundidos para obtener plomo y plástico o descontaminados y neutralizados para su posterior reutilización.



Los aceites, fluidos refrigerantes, carburantes... son regenerables y pueden ser valorizados energéticamente.

MALAS PRÁCTICAS

Hasta ahora, salvo escasas y parciales iniciativas, los VFU se han gestionado de manera insatisfactoria: eran entregados en alguna de las 3.500 instalaciones de desguace, en su mayor parte ilegales y con escaso control ambiental. Allí se separaban algunas de las piezas o componentes de los automóviles para ser reutilizadas, sin control, en otros vehículos viejos, mientras que el resto se valorizaba como chatarra, sin una previa y adecuada descontaminación.

entre 41.000 y 55.000 toneladas de chatarra no férrea; y entre 212.000 y 283.000 toneladas de materiales varios, como plásticos o vidrio. Además, entre la amplia diversidad de materiales hay otros, como aceites lubricantes, líquidos de freno, baterías, zapatas con amianto, filtros de aceite y combustible y otros residuos de carácter peligroso (entre 8.000 y 11.000 toneladas de aceites y grasa y entre 2.500 y 3.500 de combustible).

El parque automovilístico español, a 21 de diciembre de 99, es de más de 22 millones de vehículos, de los que casi 17 millones son turismos. Aproximadamente cuatro de cada diez turismos en circulación tienen más de 10 años de antigüedad y según diferentes estudios, alrededor de un millón de vehículos por año quedará fuera de uso en los próximos cinco años.

Esto supone que en ese período se generarán entre 594.000 y 795.000 toneladas de chatarra y piezas férricas;



Algunos componentes de los vehículos están calificados como "peligrosos".



Foto: Vicente González.

El Plan Nacional de Vehículos Fuera de Uso evitará escenas como estas.



Casi la práctica totalidad de los materiales extraíbles de los vehículos tienen algún tipo de utilidad una vez reciclados o descontaminados y neutralizados

Para dar un tratamiento adecuado a tan alta cantidad de residuos, el Plan establece la creación de una red de Centros Autorizados de Recepción y Descontaminación (CARD) que cubra todo el territorio nacional, a los que habrá que llevar los vehículos al final de su vida útil. En estos centros especializados se procederá a descontaminar y eliminar líquidos y gases y a separar todos los materiales del vehículo para que cada residuo sea posteriormente enviado a un gestor que pueda ser reciclarlo o reutilizarlo.

UN MILLÓN AL AÑO

De acuerdo con las estimaciones, anualmente, algo más de un millón de vehículos quedará fuera de uso a lo largo de los seis años de vigencia del Plan y su presupuesto total asciende a 43.746 millones de pesetas (263 millones de euros), inversión que corresponderá hacer en su mayor parte a los operadores económicos del sector privado (fabricantes, vendedores, distribuidores y aseguradoras), en aplicación del principio de responsabilidad del productor y de la normativa europea reguladora de la gestión de estos residuos. Para el último propietario del vehículo, el coste de su entrega a un CARD, será cero.

En el caso de que los promotores de los CARD sean entidades públicas

(comunidades autónomas o entes locales), los proyectos podrán acogerse a los fondos europeos. Además, en el marco del Plan se desarrollarán ayudas económicas para la creación de estos centros y para la adaptación de las instalaciones actualmente existentes, así como para programas de I+D+I (Investigación, Desarrollo e Innovación) para la promoción o mejora del recicla-

je de materiales procedentes de los vehículos viejos, para programas de divulgación y concienciación ciudadana y para la formación de personal especializado.

Con el fin de conseguir que antes del 2003 exista una red de 1.085 CARD (necesarios para conseguir los objetivos ecológicos del Plan), se podrán remodelar algunos de los actuales centros de desguace que admitan su adaptación a los nuevos requisitos ambientales. El resto, deberá ser clausurado.

COSAS DE PROVECHO

Posible uso de los materiales que forman parte de los vehículos:

Residuos peligrosos

- **Aceites:** actualmente se suelen valorizar energéticamente. Para el 2005 se podrá regenerar el 80 por ciento.
- **Filtros de aceite:** además del aceite, el metal puede ser fundido y el papel valorizado.
- **Baterías:** se recicla el plomo y el plástico y los ácidos pueden ser reutilizados o neutralizados.
- **Fluidos refrigerantes:** pueden purificarse y reutilizarse o reciclarse.
- **Carburantes:** se recuperan como combustible.

Residuos no peligrosos

- **Plásticos:** en su mayoría son reciclables.

- **Neumáticos:** utilizables para firmes de carretera, pantallas antiruido, calzado, etc.; también como combustible.
- **Vidrio:** para fabricar lunas para vehículos y otros usos.
- **Cables, conductores y catalizadores:** reciclables como metales.
- **Piezas de aluminio:** reciclables.
- **Baños de zinc:** para el tratamiento superficial anticorrosivo del hierro.
- **Fibras (madera, yute, celulosa, coco):** aprovechamiento energético.
- **Llantas y carrocerías:** reciclables mediante refundición.
- **Transmisiones y componentes del motor:** en algunos casos son reutilizables y, en otros, reciclables.



Durante la duración del Plan se calcula que se generarán aproximadamente 11.000 toneladas de aceites y grasas.

Su ubicación, al menos una por provincia, será decidida por las comunidades autónomas y entes locales, lo mismo que una red paralela de centros de fragmentación, donde una vez descontaminado el vehículo se divide y trocea para enviar cada material para que sea reciclado por el gestor correspondiente.

OBJETIVOS ECOLÓGICOS

El Plan Nacional de Vehículos al Final de su Vida Útil plantea para su período de validez, del 2001 al 2006, una serie de objetivos ecológicos. Por un lado, la aprobación de una norma jurídica que regule las exigencias y requisitos técnicos y ambientales que han de reunir los ya citados centros autorizados de recepción y descontaminación.

Igualmente se establecen plazos concretos para el cumplimiento de diferentes objetivos: recogida y valorización a través de los CARD de, al menos, el 80 por ciento de VFU en el año 2002 y de su totalidad en 2006; reutilización y valorización de, al menos, el 85 por ciento en peso de los VFU (su peso medio es de unos 800 kilogramos) antes del 2005, aunque



Los neumáticos son reutilizables para firmes de carreteras, calzados o incluso combustibles.

para los vehículos fabricados antes de 1980, el objetivo se sitúa en el 75 por ciento; reutilización y reciclaje de, al menos, el 80 por ciento en peso antes del 2006 (70 por ciento para los vehículos fabricados antes de 1980).

Asimismo, el Plan contempla la creación de un sistema estadístico de generación de datos sobre VFUs y su gestión con el fin de que se pueda incor-

porar en el futuro Inventario Nacional de Residuos. De dicho inventario se desagregará la información de acuerdo con un modelo unificado que será elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente, en colaboración con las comunidades autónomas.

Finalmente el Plan contempla campañas de información y programas de formación de personal especializado. ■