

# Centros de tratamiento de vehículos fuera de uso. Caso español

## Ignacio Juárez

Director General del  
Centro de Experimentación  
y Seguridad Vial MAPFRE  
(CESVIMAP)

## Ramón Aymerich

Director de Asuntos Corporativos  
MAPFRE REASEGUROS (España)

**“En los Centros Autorizados de Tratamiento (CAT) se procede a la descontaminación y desmontaje de piezas reutilizables, las cuales, una vez comprobado su funcionamiento, pueden ser vendidas en el mercado. Los materiales y piezas no reutilizables se entregan a empresas de reciclaje que reintegran el producto transformado al mercado.”**



La sociedad está alarmada y cada vez es más consciente de los focos de contaminación que existen en nuestro planeta. Sólo los más graves y dañinos saltan a los medios de comunicación y preocupan a los gobiernos de todo el mundo. El protocolo de Kyoto pretende reducir la polución y las emisiones a la atmósfera pero plantea unos objetivos a largo plazo, intentando mantener un difícil equilibrio entre desarrollo económico y conservación del medio ambiente. Entre otros elementos contaminantes, hay entre nosotros literalmente cientos de millones de vehículos que de no ser reciclados al final de su vida útil inundarían el planeta de chatarra, plásticos, combustibles, refrigerantes (líquidos y gaseosos) y aceites.

La Directiva del Parlamento Europeo 2000/53/CE de 18/09/2000 trasladada al ordenamiento jurídico español por el Real Decreto (RD) 1.383/2002 de 20/12/2002, tiene por objeto reducir la repercusión de los vehículos sobre el medio ambiente al final de su vida útil, actuando desde la fase del diseño, fabricación y gestión de los residuos finales, y regulando su recogida y descontaminación. Los objetivos próximos del RD son facilitar la reutilización, el reciclado y la valoración de los distintos elementos de un vehículo para limitar su impacto ambiental.

La trascendencia económica de este RD es evidente al considerar el creciente parque de automóviles de un país, en el caso español con más de 25 millones de vehículos las nuevas matriculaciones, que el último año superaron el millón y medio sólo en España y, en definitiva, el número de vehículos que anualmente se deben

dar de baja ya por antigüedad o por siniestros. A lo anterior hay que añadir la existencia en España del Plan PREVER<sup>1</sup>, al que se acogieron en 2004 aproximadamente un millón de vehículos con más de 10 años de antigüedad y que fueron dados de baja. El RD establece que los vehículos afectados son los automóviles destinados al transporte de personas y de mercancías de hasta 3,5 toneladas.

Sobre la posibilidad de reutilización de las piezas basta destacar que en España se dan de baja el mismo año de su matriculación el 3,5 por ciento de los automóviles y otro 3,7 por ciento al segundo año. Es decir, más del 7 por ciento de los vehículos matriculados en un año se dan de baja en los siguientes 24 meses, muy probablemente debido a accidentes que derivan en la pérdida total del bien, de acuerdo con el contrato de seguro. Una buena parte de estos vehículos disponen de piezas en perfecto estado que pueden ser reutilizadas por otros vehículos. Durante los ocho años siguientes se dan de baja aproximadamente 10.000 vehículos por año, cifra que remonta a partir del décimo año, impulsada por el Plan PREVER, a cifras crecientes que parten de 20.000 y alcanzan los 80.000 vehículos al año.

Lo más destacado de este RD es que impone al usuario la obligación de entrega del vehículo al final de su vida útil y al fabricante la obligación de hacerse cargo de todos los vehículos que comercialice, debiendo garantizar la suficiencia de las instalaciones para su recepción. La entrega del vehículo debe quedar acreditada documentalmente y sólo la emisión del



certificado correspondiente permite considerar al vehículo como residuo.

Con objeto de evitar la contaminación por residuos, el RD regula el procedimiento y las operaciones que deben realizarse, cómo deben tratarse y almacenarse los residuos y las características técnicas de las instalaciones de recogida.

El RD contempla la posibilidad de que los agentes económicos implicados, entre los que se encuentran las aseguradoras de automóviles, establezcan acuerdos para la creación de centros integrados que realicen varias de las funciones obligatorias establecidas, con objeto

de cumplir con la normativa de la forma más eficaz.

Por el contrario, el RD no contempla la posibilidad del valor negativo para el último usuario, es decir, que tenga que hacerse cargo del coste que supere el valor de los restos contra los que genera el proceso de baja, transporte, descontaminación y reciclado del vehículo.

Los CAT deben cumplir una extensa normativa para ser considerados como centros autorizados. Tienen que contar con zonas de recepción y almacenamiento temporal con pavimentos impermeables que eviten la filtración de fluidos

como gasolinas o aceites, equipos para el tratamiento de aguas utilizadas e instalaciones para la recogida de derrames. Las instalaciones deben contar con zonas de almacenamiento de los componentes desmontados con especial atención al almacenamiento de aceites y baterías y otros elementos peligrosos o contaminantes.

En definitiva, el RD establece un circuito que permite la descontaminación, el reciclaje y la reutilización de los componentes de un vehículo. Queda, por tanto, analizar cómo funciona o puede funcionar en la práctica el proceso desde el punto de vista de una entidad aseguradora.

En caso de ocurrir un siniestro total, los restos del vehículo siniestrado pertenecen al asegurado, quien, salvo excepciones, no tendrá interés en retenerlos. La aseguradora se hace cargo de los restos, los cuales tendrán un diferente valor según, entre otras, las siguientes variables: marca y modelo del automóvil, características del siniestro, valorándose más los restos de los automóviles sin daños en la parte delantera que es donde se sitúan los componentes más valiosos, estado del motor, demanda de las piezas, coste del transporte y descontaminación, kilómetros y estado general. Una vez que la gestión del vehículo siniestrado es asumida por la aseguradora, ésta debe efectuar los trámites para darlo de baja legalmente y entregarlo a un CAT.

En los CAT se procede a la descontaminación y desmontaje de piezas reutilizables, las cuales, una vez comprobado su funcionamiento, pueden ser vendidas en el mercado. Los materiales y piezas no reutilizables se entregan a empresas de reciclaje que reintegran el producto transformado al mercado. Como ejemplo, los neumáticos transformados en asfaltos

## Obligaciones principales de los fabricantes y usuarios de vehículos, de acuerdo con el RD 1383/2002

OBLIGACIONES DE LOS FABRICANTES		
FASE 1: Diseño de vehículos	FASE 2: Fabricación de vehículos	FASE 3 Comercialización de vehículos
Deben diseñar automóviles cuyos componentes puedan ser reciclados o reutilizados en porcentajes crecientes, debiendo alcanzar el 85% de su peso en 2006 y el 95% en 2015.	Deben fabricar productos de forma que facilite su desmontaje y también diseñar nuevos modelos en los que puedan integrarse materiales y componentes reciclados. Asimismo, deben utilizar normas de codificación que permitan identificar todas y cada una de las piezas y componentes.	Los fabricantes y distribuidores están obligados a hacerse cargo de los vehículos que hayan fabricado o comercializado, garantizando la suficiencia de las instalaciones adecuadas a tal fin.

OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS		
PRIMERA	SEGUNDA	TERCERA
Entregar el vehículo al final de su vida útil a un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT) para proceder a su desmontaje y descontaminación.	Obtener el oportuno certificado de entrega y baja del vehículo.	Considerar la utilización de piezas y elementos reciclados.

para carreteras o material para fundición del que saldrán nuevas chapas utilizables.

CESVI RECAMBIOS, una empresa del SISTEMA MAPFRE, ha sido constituida al amparo de dicho RD para actuar en este proceso como CAT. Para cumplir con este objetivo se ha dotado de unas instalaciones muy modernas y automatizadas, con una gran capacidad de almacenamiento y con una gestión totalmente informatizada, lo que permite clasificar, encontrar y suministrar al mercado rápidamente piezas concretas verificadas, garantizadas y a un precio adecuado. No se pretende aquí detallar el laborioso proceso industrial que, de acuerdo con

la normativa, se lleva a cabo en las instalaciones de CESVI RECAMBIOS. No obstante, se pueden visitar las instalaciones, de forma virtual, desde cualquier parte del mundo a través de [www.cesvirecambios.com](http://www.cesvirecambios.com) donde existe un vídeo de presentación en el apartado “quiénes somos”.

Para crear este CAT, CESVI RECAMBIOS ha efectuado una inversión cercana a EUR 10 millones, y dispone de una superficie para la recepción de vehículos de aproximadamente 5.000 m<sup>2</sup>, una capacidad de almacenamiento de piezas en contenedores clasificados dentro de un edificio con

60.000 m<sup>3</sup> y puede procesar más de 3.500 vehículos al año. CESVI Recambios ha presupuestado amortizar la inversión en tres años y ha generado resultados positivos desde el primer año de operación, lo que demuestra que actuar en el proceso de cuidar del medio ambiente puede también ser fuente de negocio.

Por último, hay que destacar el interés de estos CAT en ciertos países, pues permiten la reutilización de piezas ya importadas y que fueron abonadas en divisas, evitando la importación de piezas nuevas de repuesto, con el consiguiente ahorro.



**Cuadro 1: Parque de vehículos de España**

	2000	2001	2002	2003	2004
Parque total	21,8	22,7	23,5	24,3	25,0(e)
Matriculaciones	1,4	1,4	1,3	1,4	1,5
Bajas	0,9	1,1	1,0	1,1	ND

Millones de unidades

**Cuadro 2: Ratio de bajas de vehículos sobre matriculaciones en 2003**

	2000	2001	2002	2003
Matriculaciones	1,400	1,400	1,300	1,400
Bajas en 2003 x año matrícula	0,010	0,015	0,050	0,049
Porcentaje de bajas en el 2003/ matriculaciones	0,7%	1,1%	3,8%	3,5%

Millones de unidades

**Cuadro 3: Bajas de vehículos en 2003 de acuerdo con su año de matriculación**

