



APLICACIÓN DEL REAL DECRETO 1383/2002

Gestión de vehículos al final de su vida útil



CUANDO NO HACE MUCHO QUE HA ENTRADO EN VIGOR EN 141 PAÍSES EL PROTOCOLO DE KIOTO, POR EL QUE SE INTENTARÁN REDUCIR LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO; CUANDO EN ESPAÑA SE CALCULAN EN UN MILLÓN LAS TONELADAS ANUALES DE RESIDUOS DE VEHÍCULOS; CUANDO COMIENZAN A APLICARSE LOS PRINCIPIOS DE FILOSOFÍA ECOLÓGICA RECOGIDOS EN LA LEGISLACIÓN EUROPEA Y ESPAÑOLA... **EL AUTOMÓVIL Y LO QUE DE ÉL QUEDA AL FINAL DE SU VIDA NO PODÍAN QUEDAR AL MARGEN**

Por Teresa Majeroni

El 3 de enero de 2003 se publicó en el BOE el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre sobre *Gestión de vehículos al final de su vida útil*. Así, se aplicaba lo propugnado en la Directiva Europea 2000/53/CE. Los coches abandonados en el campo, sus fluidos tóxicos arrastrados por la lluvia o la chatarra y demás contaminantes que ensucian y maltratan el entorno tienen que dejar de existir con la aplicación de esta ley, cuyo objetivo último es reducir las repercusiones medioambientales

producidas por los vehículos y sus residuos, cuando éstos dejan ya de ser útiles. Además de conminar a los fabricantes a limitar el uso de las sustancias peligrosas en el diseño de sus vehículos y facilitar su desmontaje y descontaminación, esta norma también afecta al usuario final, que está obligado a entregar el vehículo al final de su vida útil a un CAT, Centro Autorizado de Tratamiento. El CAT realizará la descontaminación del mismo y expedirá el



certificado de destrucción, justificando la baja definitiva del vehículo (apdo. 3, artículo 5). La *descontaminación* es la extracción del vehículo –en un plazo máximo de 30 días desde su entrega en el CAT– de los residuos considerados peligrosos para el medio ambiente. En el artículo 8 de este Real Decreto, se incide en que las operaciones de tratamiento han de favorecer, en primer lugar, la *reutilización* de las piezas –tras verificar su funcionamiento, se emplearán de nuevo con el mismo fin para el que fueron diseñadas–, y, en su defecto, el *reciclado* –bien del material, bien de la pieza, mediante un proceso industrial–.

Estos centros tienen que cumplir una serie de requisitos, legislados por este Real Decreto: pavimentos impermeables, equipos para el tratamiento de aguas, zonas cubiertas, contenedores adecuados, etc. En el anexo III del citado Real Decreto, las operaciones de descontaminación distinguen entre residuos peligrosos y no peligrosos:

Residuos peligrosos para el medio ambiente

Se consideran residuos peligrosos para el medio ambiente a los aceites usados del motor, del diferencial y de la caja de cambios. En su mayoría son reciclables (se clasifican según su viscosidad) en plantas de tratamiento que generan nuevos aceites. También son residuos peligrosos el líquido de frenos, o el combustible.

Los líquidos anticongelantes, tras su cuidadosa extracción en las operaciones de



descontaminación, pueden, a su vez, ser tratados químicamente para purificarlos y reutilizarlos o reciclarlos. También se gestionan los fluidos del sistema de aire acondicionado, R12 y R134a. Las baterías de arranque se componen de plomo y plásticos, materiales de por sí reciclables, mientras que sus ácidos pueden ser reutilizados o neutralizados. Los filtros de aceite, a su vez, se pueden conservar en el motor para mantenerlo lubricado. En cuanto a los materiales absorbentes, como la sepiolita, son utilizables varias veces hasta agotar su capacidad de absorción, debiendo ser retirados, posteriormente, por un gestor autorizado de residuos. También han de gestionarse los filtros de combustible, las pilas de botón, los líquidos de transmisión o las zapatas de freno con amianto (sólo montadas en vehículos antiguos).

Residuos no peligrosos para el medio ambiente

Se consideran residuos no peligrosos a las siguientes familias: materiales férricos –hierro y derivados–, no férricos –aluminio, cobre, magnesio...–, y otros –plásticos, vidrios, espumas, airbags estallados, neumáticos...–. Tras la descontaminación y reutilización de las piezas que funcionan, el resto del vehículo se entrega a una fragmentadora para que recicle sus materiales. Por aspiración, se separan gomas, plásticos, espumas o cristales; mientras que, por inducción magnética o separación por gravedad dependiendo del peso, se disgrega el material férrico y no férrico. Los neumáticos, por ejemplo, se reciclan en diversos usos –firmas de carreteras, pantallas acústicas, calzado, pistas de atletismo...– el hierro se funde, etc.

La mejora de la eficiencia energética de los vehículos, la conducción eficiente del transporte privado y público y la adecuada gestión de los residuos al final de su vida útil (se calcula que, del millón de toneladas de residuos anuales, el 75 % aproximadamente son chatarra y piezas férricas, el 5% chatarra no férrica y el resto materiales varios: plásticos, vidrios...) provocará la adecuada protección del medio ambiente y la salud de las personas ❌



CESVI RECAMBIOS

El Centro de Tratamiento de Vehículos Fuera de Uso de Cesvimap, Cesvi Recambios, es un Centro Autorizado de Tratamiento, capaz de descontaminar los vehículos al final de su vida útil, sus componentes o materiales, y realizar la gestión de sus residuos. Este CAT, situado en Ávila, cumple el máximo principio de la filosofía ecológica: fomentar en primer lugar la reutilización, luego el reciclaje, y por último, la valorización energética de los componentes, comercializando la parte útil de los vehículos (no sólo las piezas de valor positivo). Además, Cesvi Recambios no vende piezas directamente relacionadas con la seguridad: sistema de dirección, suspensión, frenos, airbags...

¿Cómo comprar en Cesvi Recambios?

Llame al 902 363 122 o entre en www.cesvirecambios.com

Especifique las piezas solicitadas. Un comercial de Cesvi Recambios le informará de la disponibilidad, precio y sistema de transporte del pedido.

PARA SABER MÁS

- ▶ RD 60/2005, de 21 de enero: Plan nacional de asignación de derechos de emisiones de gases de efecto invernadero
- ▶ RD 1383/2002, de 20 de diciembre: Gestión de vehículos al final de su vida útil
- ▶ Plan Nacional de Vehículos al final de su vida útil, 2001-2006 (resolución de 25 de septiembre de 2001. BOE de 16 de octubre de 2001)
- ▶ Directiva 1999/31/CE y borrador del Plan Nacional sobre Neumáticos Fuera de Uso
- ▶ Federación Española de la Recuperación: www.recuperacion.org
- ▶ www.revistacesvimap.com