

## **INTRODUCCION:**

Para la mayoría de los ciudadanos, 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. Esta es la imagen que se pretende y se puede cambiar radicalmente. Y eso es precisamente lo que la Comisión Europea ha estado perfilado en los 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.

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 una auténtico "despiece" del vehículo en sí.

La cada vez mayor generación de estos vehículos ha obligado a la Comunidad Europea a intervenir con objeto de atajar definitivamente el impacto ambiental que ellos producen. Para conseguir este objetivo, se ha desarrollado una Directiva sobre la gestión de los VFU, que pretende concienciar a cada parte implicada en la producción de este residuo, de la siguiente manera:

- Los fabricantes deben aumentar la potencial reutilización, reciclabilidad y valorización del VFU a través del diseño, disminuyendo la toxicidad de los materiales constitutivos de los vehículos.

- Los empresarios dedicados al desguace deberán actuar en la descontaminación de los vehículos, el desmontaje de las piezas, componentes y materiales, que facilita su reutilización.

- Los gestores de los residuos del desguace deberán tratarlos y fragmentarlos adecuadamente.

- Los consumidores deberán entregar los vehículos en las correspondientes redes de recogida.

- La Administración ha de impulsar la recogida, el tratamiento ambiental correcto, el reciclaje y la valorización de los materiales.

- Finalmente, el mercado habrá de facilitar la gestión de los materiales no metálicos aportados por recicladores y valorizadores.

La vigente legislación europea sobre el tratamiento medioambiental de los VFU, considerados como residuos peligrosos (Directiva 2000/53/CE, de 18 de Septiembre, relativa a los vehículos al final de su vida útil), traspuesta a todo el estado español (Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil), fija los requisitos mínimos a cumplir por estas empresas para que puedan convertirse en Centros

Autorizados de Recepción y Descontaminación (CARD) y obliga a las tradicionales empresas de desguace a importantes cambios, pero también supondrá una mayor profesionalización en el sector.

Hasta ahora se ha reciclado un 75% de los vehículos al final de su vida útil (restos metálicos). El objetivo de la citada legislación es aumentar el porcentaje de reutilización y valorización:

a) A más tardar el 1 de enero del año 2006 se reutilizará o valorizará, como mínimo, el 85% del peso medio por vehículo y año de la totalidad de los vehículos al final de su vida útil que se generen, y se reutilizará y reciclará el 80% o más, del peso medio por vehículo y año de la totalidad de los vehículos al final de su vida útil generados.

Para los vehículos fabricados antes del 1 de enero de 1980 estos porcentajes serán superiores al 70% del peso medio por vehículo y año para reutilización y reciclado, y al 75% también del peso medio, para reutilización y valorización.

b) A más tardar el 1 de enero del año 2015, se reutilizará y valorizará al menos el 95% del peso medio por vehículo y año. Antes de esa misma fecha se deberá reutilizar y reciclar como mínimo el 85% del peso medio por vehículo y año.

Los centros deben garantizar que los vehículos son despojados de sus componentes y materiales antes de someterlos a cualquier tratamiento.

Respecto a los residuos peligrosos, la norma señala que se retirarán y separarán de manera selectiva a fin de no contaminar el resto de materiales. Prescribe, igualmente, que las operaciones de desguace y almacenamiento de componentes deben efectuarse de forma tal que se garantice su aptitud para ser reutilizados y valorizados, en particular los que puedan ser reciclados. Para facilitar todas las operaciones de desmantelamiento y reciclaje de vehículos, la Directiva obliga a los productores a facilitar manuales de desmontaje de cada nuevo modelo que salga al mercado en el plazo de seis meses a partir de la fecha de su lanzamiento.

Los CARD serán los únicos proveedores autorizados para la venta a las fragmentadoras de las piezas y residuos obtenidos de los vehículos.

El mayor obstáculo que encuentran los desguazadores para reconvertir su negocio en un Centro Autorizado es de índole económica; la inversión mínima necesaria para montar un desguace homologado asciende a tres millones de euros (Fuente: ANCERA).

El campo de los vehículos fuera de uso es especialmente interesante y sobre el que se están produciendo importantes cambios, como por ejemplo:

En los automóviles nuevos se observa una clara tendencia al aumento de la presencia de los plásticos (por la reducción en peso, disminución de consumos y las características de calidad que aportan). El esfuerzo en el aumento de las tasas de reciclado para llegar a cumplir los objetivos fijados deberá centrarse en estos materiales (polipropileno de los parachoques, polietileno de alta densidad en depósitos de combustible y agua, espuma de poliuretano de los asientos, etc.) así como en otros componentes: los neumáticos, baterías, catalizadores, vidrio, etc.

Las principales herramientas para la gestión de los residuos procedentes de los vehículos fuera de uso serán el "certificado fin de vida" y los desguaces homologados; éstos tendrán la facultad de emitir un certificado de destrucción del VFU, el cual será requisito indispensable para que su propietario lo pueda dar de baja en la Dirección General de Tráfico. El mencionado certificado marcará el fin de las obligaciones impositivas relacionadas con el automóvil y sólo podrá ser expedido por los desguaces debidamente homologados, que serán aquellos en los cuales exista una zona para la descontaminación de vehículos, dispongan de depósitos para sus fluidos, califiquen los distintos tipos de residuos, etc. Según la Directiva comunitaria, la facultad para expedir certificados de destrucción no autorizará a estas instalaciones de depósito y tratamiento a exigir ningún reembolso. En esa misma línea, la norma comunitaria señala que la entrega de un vehículo a una instalación de recogida y tratamiento debe producirse sin coste alguno para el propietario del vehículo por carecer éste de valor de mercado o tener un valor negativo.

En España existen más de 2000 de estas instalaciones y el proceso de homologación supondrá una importante disminución de los mismos. Dentro de nuestro país, los desguaces profesionales son, la mayoría de ellos, pequeñas y medianas empresas ubicadas principalmente en las comunidades de Madrid y Cataluña.

Los desguazadores se encargan de extraer del automóvil todos los materiales que pueden ser considerados tóxicos (baterías, líquido de frenos, aceite de motor y de la caja de cambios, combustible, líquido refrigerante, filtros de aceite, líquido de limpiaparabrisas, depósito de combustible, air-bags, pretensores de cinturones, etc.), los almacenan en contenedores específicos y los derivan a gestores autorizados para manipular, transportar y almacenar este tipo de residuos.

En una segunda fase, desmontan todas aquellas piezas susceptibles de ser reutilizadas (neumáticos, paragolpes, salpicaderos, vidrios, plásticos, textiles, espumas, catalizadores, etc.) para, posteriormente, venderlas como piezas de segunda mano a talleres, particulares y redes de suministro.

Todo lo que no puede ser comercializado se envía a los fragmentadores, que se encargan de recoger los vehículos una vez que han pasado por el desguazador y los fragmentan para recuperarlos como materia secundaria o fuente de energía.

Como complemento al negocio también se puede proporcionar a los clientes un servicio de distribución y transporte de las piezas.

Aunque, por el momento, no existen datos fiables sobre la facturación que alcanza este sector en España, se estima que en Europa esta actividad mueve cerca de 18.650 millones de euros.

Los vehículos tratados, de 700.000 a 800.000 cada año, proceden de particulares, compañías de seguros, concesionarios, talleres mecánicos, subastas de grandes empresas públicas y privadas y ayuntamientos.

Cerca de un 60 por ciento de las piezas se venden a talleres de reparaciones, principales clientes de los desguaces, mientras que el 40 por ciento restante se dirige a particulares. En los últimos años se está abriendo una nueva línea de negocio en el mercado de exportación de repuestos, pero aún no se encuentra suficientemente desarrollada. Entre las

piezas más solicitadas se encuentran: motores, cajas de cambios, espejos, paragolpes, neumáticos y tubos de escape. Para darse a conocer es fundamental entrar en contacto con talleres mecánicos, concesionarios y compañías de seguros, a través de una labor comercial directa. También es conveniente la inserción de anuncios en guías de servicios, eventos deportivos y revistas del mundo automovilístico, así como la asistencia a ferias del sector. Muchos desguaces cuentan con presencia en Internet para facilitar a los clientes la búsqueda de piezas específicas.

La nueva legislación estipula que para poder iniciar este tipo de empresas es necesario obtener previamente la licencia de actividad por parte del ayuntamiento, la autorización como gestor de residuos peligrosos por parte de la comunidad autónoma correspondiente y la autorización como centro de tratamiento de VFU. Las instalaciones tendrán que disponer de tres zonas diferenciadas:

- el área de recepción, con suelo pavimentado e impermeabilizado para evitar derrames accidentales.
- el área de desmontaje y descontaminación, que debe contar con elevador hidráulico, un sistema de extracción de líquidos y recipientes con códigos identificativos para cada tipo de residuo.
- el área de desguace y almacenamiento de las piezas no contaminantes.

Es conveniente situar el negocio en una zona con buenos accesos que esté calificada como suelo industrial. También será necesario alquilar los servicios de una grúa para la recogida de vehículos, además de ponerse en contacto con gestores autorizados para los residuos contaminantes y con fragmentadores.

Aunque esta actividad no requiere disponer de una cualificación técnica especial, sí será necesario contar con conocimientos básicos sobre la gestión de este tipo de residuos y disponer de operarios que conozcan el manejo de la maquinaria que se emplea.

En nuestro país no se ofrece ningún tipo de información reglada para estos profesionales, por lo que suelen adquirirla dentro de las propias empresas. Es imprescindible que las personas que se dediquen a la venta al público cuenten con un amplio conocimiento del mundo del automóvil, ya que en muchas ocasiones ejercen como asesores de clientes.

La planta podría estar constituida por los siguientes departamentos:

- Departamento de producción: Encargado de llevar a cabo todo el proceso de descontaminación y desguace de vehículos.
- Departamento de almacén: Controla el número y tipo de piezas en stock y la venta directa a talleres y particulares.
- Departamento comercial: Responsable de la adquisición de coches.
- Departamento de administración: Dirige la contabilidad y gestión de la empresa, además de controlar los vehículos que se recogen y la cantidad y tipo de residuos gestionados y a quién se entregan.