Nº Radicado 0120005791302 /MDN-COGFM-JEMCO-SEMPE-CGDJ10

Bogotá D.C., 04 de agosto de 2020

Señor Mayor
HERNAN ALBERTO OSORIO REINOSO
Jefe Área Administrativa COGFM
Comando General Fuerzas Militares
Avenida Calle 26 No 69 – 76 Centro Empresarial Elemento Torre 4 agua Piso3
Bogotá D.C

Asunto: Concepto técnico ambiental baja de bienes

Con toda atención me permito enviar al Señor Mayor Jefe Área Administrativa COGFM, el concepto técnico ambiental de la baja de bienes de vehículos, teniendo en cuenta la solicitud enviada mediante oficio radicado No. 0120005656602 del 31 de Julio de 2020, en la cual se pueden apreciar dos tipos de residuos, así:

Los vehículos están compuestos en su mayoría por materiales reciclables, tales como metales, vidrio, plásticos, llantas, entre otros, considerados residuos ordinarios, sin embargo, tienen elementos que al final de su vida útil son considerados como residuos peligrosos, tales como: aceites, grasas, baterías plomo acido, fluidos, líquidos de frenos, refrigerantes y bombillos.

Para contextualizar, la desintegración física es un proceso físico que se aplica a un vehículo automotor que por decisión normativa o de su propietario, ha llegado al final de su vida útil. La responsabilidad operativa de ejecutar el proceso de desintegración ha sido asignada a empresas siderúrgicas, cuyo interés económico ha girado en torno a la obtención de material ferroso al menor costo operativo posible, principal razón por la cual el proceso ha sido conocido comúnmente como "chatarrización", es decir, convertir el vehículo en chatarra. La gestión de otros tipos de residuos, generados durante la desintegración vehicular, se ha reducido en la mayor parte de los casos al cumplimiento de las normas ambientales relacionadas con residuos peligrosos.

La Ley 688 de 2001 "Por medio de la cual se crea el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre", establece en su artículo No. 21 que todo vehículo que cumpla su ciclo de vida útil de acuerdo con lo dispuesto en la ley, deberá ser sometido a un proceso de desintegración física, reglamentado por el Ministerio de Transporte y controlado por las autoridades competentes.

La Ley 1630 de 2013 menciona en su artículo No. 4° que "las entidades desintegradoras y/o centros de tratamiento de vehículos fuera de uso deben desarrollar el proceso de desintegración física total vehicular, bajo condiciones y requisitos ambientales. Las empresas desintegradoras deberán expedir un certificado de chatarrización o desintegración física del vehículo".

El decreto 1076 de 2015, por el cual se reglamenta parcialmente la gestión integral de los residuos o desechos peligrosos en Colombia, establece que todo generador debe garantizar la gestión y manejo integral de los residuos o desechos peligrosos que genera. Esta responsabilidad se extiende a sus afluentes, emisiones, productos y subproductos, por todos los efectos ocasionados a la salud y al ambiente. La Resolución 1606 de 2015, por la cual se reglamenta el artículo 4° de la Ley 1630 de 2013 y se dictan otras disposiciones, establece el artículo No. 5 las condiciones ambientales para desarrollar el proceso de desintegración vehicular (Verificar el anexo 1). Los vehículos que hace referencia la anterior resolución son para las siguientes categorías: i) motocicleta, ii) otro vehículo tipo motocicleta (motociclo, moto triciclo, motocarro, cuatrimoto, cuatriciclo), iii) automóvil, iv) campero, v) camioneta, vi) microbús, vii) buseta, viii) bus, ix) camión, x) tracto camión, xi) volqueta, xii) remolque y semirremolque y xiii) otro.

La Resolución 381 de 2007 establece el proceso de desintegración física total de vehículos de transporte de servicio público individual, colectivo y masivo en el Distrito Capital, y fija el proceso de desintegración física total para efectos de reposición de los vehículos de servicio público de transporte individual, colectivo y masivo, y la desintegración física total por la compra de vehículos con los recursos correspondientes al factor de calidad del servicio.

Por esta razón, se recomienda al Área Administrativa COGFM, las siguientes actividades para dar cumplimiento a la normativa ambiental referente a la desintegración de este tipo de vehículos:

1. El proceso de desintegración física total de vehículos conocido comúnmente como "chatarrización", debe ser realizado por una Entidad Desintegradora cuya actividad comercial y tributaria esté clasificada en la CIIU con el código 2710 - Industrias Básicas del Hierro y el Acero y certificar una actividad de fundición superior a treinta mil (30.000) toneladas de hierro o acero, durante el año anterior a la solicitud de registro como entidad desintegradora (Resolución 1606 de 2015).

2. Solicitar propuesta a las empresas, las cuales se comprometen a:

   a) Cumplir con el proceso de desintegración vehicular de acuerdo con las etapas establecidas en la Resolución 1606 de 2015.
   b) Realizar una descontaminación en donde se eliminan residuos peligrosos (Respel) como los aceites, combustibles, el líquido de frenos, el gas de aire acondicionado, el líquido refrigerante, el ácido de batería, entre otros. Todos estos fluidos se deben disponer mediante compañías especializadas y certificadas que garantizan el manejo medioambiental, cumpliendo con la normatividad vigente (Decreto 1076 de 2015)
   c) Tener vigentes los permisos ambientales (certificación ambiental para la desintegración vehicular) emitida por la autoridad ambiental competente.
   d) Entregar los certificados de aprovechamiento, tratamiento y/o disposición final emitida por la empresa que realice dicha disposición final, (estos deben estar archivados por la Área Administrativa COGFM por 5 años). Así mismo, deberá evidenciar el cumplimiento del transportador en la entrega de Respel.
   e) Desmantelar el vehículo y clasificar sus partes recuperables y no recuperables para el posterior aprovechamiento o la disposición final según el tipo de material.
   f) Entregar el Plan de Manejo Ambiental para verificar el cumplimiento de condiciones y requisitos ambientales.

3. La empresa deberá entregar un informe evidenciando los numerales del a) al f).

4. El Área Administrativa COGFM deberá nombrar a un responsable para verificar el cumplimiento del proceso de desintegración vehicular, cumpliendo los protocolos de bioseguridad.

Respetuosamente,

Coronel LINCOLN MARCEL PARADA GALVIS
Jefe Departamento Conjunto de Recursos Estratégicos

Revisó : 02 folios

Revisó : Teniente MARIANA GARCIA PRIETO
Directora Dirección de Protección de Recursos Estrategicos

Elaboró : PD. SINDY PIÑEROS BELTRAN
Profesional Defensa – Asesora Ambiental

ANEXO No. 1.

Condiciones ambientales para desarrollar el proceso de desintegración vehicular. Todas las instalaciones, independientemente de la etapa del proceso a la cual estén asociadas, deben: i) estar identificadas y delimitadas, ii) contar con un piso que tenga la resistencia mecánica necesaria para soportar el peso y movimiento de los vehículos a desintegrar y el almacenaje y traslado de los residuos obtenidos, y iii) estar provistas de sistemas de drenaje cerrado y trampas de grasas y sedimentos.

a) Primera etapa – Recepción del vehículo automotor:

* El acceso a las instalaciones de la Entidad Desintegradora debe garantizar el ingreso fluido de los vehículos a desintegrar de acuerdo con el volumen de automotores que se estima recibir por unidad de tiempo.

* La zona de recepción debe disponer de una báscula para realizar el pesaje individual de los vehículos que serán desintegrados.

* La superficie del piso debe ser dura, afirmada con un material impermeable que evite la contaminación del suelo o las aguas.

* En la zona de recepción no se deben almacenar vehículos, ni temporal ni permanentemente.

b) Segunda etapa – Almacenamiento del vehículo automotor:

* La superficie del piso de la zona de almacenamiento de los vehículos a desintegrar debe ser dura, afirmada con un material impermeable que evite la contaminación del suelo o las aguas.

* La ubicación de los vehículos debe hacerse de forma individual, con acceso directo a cada uno de ellos, no apilados. Podrán ser ubicados verticalmente siempre y cuando se cuente con estantería individual y los equipos requeridos para su manejo y movilización.

* Se debe verificar si el vehículo presenta fugas de fluidos peligrosos, en cuyo caso se debe priorizar su traslado a la zona de extracción de los mismos.

* Mientras los vehículos se encuentren en esta etapa, no deben ser objeto de desensamble.

c) Tercera etapa – Extracción de residuos peligrosos:

* La superficie del piso de la zona de extracción de residuos peligrosos debe ser dura, cubierta con asfalto, concreto o cualquier otro acabado final que sea impermeable y evite que el drenaje de los mismos pueda contaminar el suelo o las aguas, asimismo debe ser resistente estructural, mecánica y químicamente a los residuos.

* Para el tratamiento de vehículos livianos (automóviles, camperos y camionetas), motocicletas y otros vehículos tipo motocicleta, las instalaciones deben ser cubiertas.

* Contar con estaciones de trabajo y equipos fijos y/o portátiles, especialmente diseñados para la extracción de los diferentes residuos peligrosos. El número de estaciones y equipos debe ser acorde con el número de automotores que se estima procesar de manera simultánea.

* Los residuos peligrosos extraídos del vehículo, tales como baterías plomo ácido, fluidos lubricantes, fluidos combustibles, líquido de frenos, gases del sistema de aire acondicionado, etc., deben ser clasificados según lo previsto en el Título 6, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1076 de 2015 o la norma que lo modifique o sustituya y recolectados de forma independiente en recipientes acordes con sus características físicas y químicas.

* La extracción de los gases de los sistemas de aire acondicionado debe ser realizada por personal certificado en la Norma de Competencia Laboral Colombiana número 280501022.

* Las bolsas de aire de los sistemas de seguridad deben ser desactivadas.

* Contar con sistemas de medición para determinar el peso de los residuos peligrosos extraídos clasificados por tipo de residuo. Los datos obtenidos deben consignarse en el registro de información de que trata el artículo 6° de la presente resolución.

d) Cuarta etapa – Desensamble:

* La superficie del piso de la zona de desensamble debe ser dura, afirmada con un material impermeable.

* Para el desensamble de vehículos livianos (automóviles, camperos y camionetas), motocicletas y otros vehículos tipo motocicleta, las instalaciones deben ser cubiertas.

* Contar con estaciones de trabajo y equipos fijos y/o portátiles especialmente diseñados para el desmonte de las diferentes piezas, equipos y elementos constitutivos del automotor. El número de estaciones y equipos debe ser acorde con el número de automotores que se estima procesar de manera simultánea.

* Todas las piezas, equipos y elementos constitutivos del vehículo, deben ser desmontados hasta que la carrocería quede libre de cualquier otro material o sustancia diferente a metal ferroso.

* Los residuos obtenidos, tales como metal ferroso, metales no ferrosos, vidrios, materiales que contengan fibra de vidrio, plásticos y acrílicos, cauchos, espumas, textiles y cuero, llantas y neumáticos, etc., deben ser clasificados por tipo de residuo y recolectados de forma independiente en recipientes especializados.

* Contar con sistemas de medición para determinar el peso de los residuos desmontados, clasificados por tipo de residuo. Los datos obtenidos deben consignarse en el registro de información de que trata el artículo 6 de la presente resolución.

e) Quinta etapa – Almacenamiento de residuos:

* Para el almacenamiento de los residuos peligrosos y residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE) clasificados por tipo de residuo, se debe aplicar lo establecido en la normatividad ambiental vigente. Adicionalmente se deben cumplir las siguientes condiciones:

i. La superficie del piso debe ser dura, cubierta con asfalto, concreto o cualquier otro acabado final e impermeable que evite la contaminación del suelo o las aguas, asimismo debe ser resistente estructural, mecánica y químicamente a los residuos.

ii. Las instalaciones deben ser cubiertas y protegidas de condiciones ambientales tales como humedad, temperatura y radiación solar, y ventiladas para evitar la acumulación de gases.

* Para el almacenamiento de los residuos no peligrosos tales como metales ferrosos y no ferrosos, vidrio, materiales que contengan fibra de vidrio, plásticos y acrílicos, cauchos, espumas, textiles y cuero, llantas y neumáticos, las instalaciones deben cumplir las siguientes condiciones:

i. Contar con áreas separadas y especialmente acondicionadas según el tipo de residuo.

ii. La superficie del piso debe ser dura, afirmada con un material impermeable.

iii. Garantizar la ventilación para evitar la acumulación de gases y olores ofensivos.

iv. Con excepción de las destinadas al almacenamiento de metales ferrosos y no ferrosos, las instalaciones deben ser cubiertas y acondicionadas para prevenir el impacto de la humedad, la temperatura y la radiación solar, entre otros factores. En cualquiera de los casos, deben contar con un sistema de manejo de aguas lluvias.

* Los residuos no aprovechables deben ser almacenados bajo las mismas condiciones previstas para el almacenamiento de residuos no peligrosos.

* Contar con sistemas de medición para determinar el peso de los residuos no aprovechables. Los datos obtenidos deben consignarse en el registro de información de que trata el artículo 7° de la presente resolución.

f) Sexta etapa – Entrega de residuos:

* Las Entidades Desintegradoras deben entregar los residuos obtenidos producto de la desintegración vehicular para su correspondiente aprovechamiento, tratamiento y/o disposición final, clasificados por tipo de residuo, de acuerdo a la normatividad ambiental vigente.