

NFVU: veinte años de avances y un reto pendiente, cerrar el círculo

Veinte años después de la aprobación del Real Decreto 1619/2005, el sector puede hacer un balance positivo. Hemos consolidado un sistema de recogida y gestión, mejorado la trazabilidad y establecido mecanismos de financiación para garantizar que los neumáticos que llegan al final de su vida útil reciban un tratamiento adecuado. Sin embargo, el verdadero éxito de la economía circular no se mide únicamente por nuestra capacidad para recoger y tratar residuos, sino por conseguir que los materiales recuperados vuelvan al mercado y sustituyan a las materias primas vírgenes.



Ion Olaeta

Presidente de la FER y vicepresidente de la división de plásticos de Recycling Europe.

Veinte años después de la aprobación del Real Decreto 1619/2005, el sector puede hacer un balance positivo. Hemos consolidado un sistema de recogida y gestión, mejorado la trazabilidad y establecido mecanismos de financiación para garantizar que los neumáticos que llegan al final de su vida útil reciban un tratamiento adecuado. Sin embargo, el verdadero éxito de la economía circular no se mide únicamente por nuestra capacidad para recoger y tratar residuos, sino por conseguir que los materiales recuperados vuelvan al mercado y sustituyan a las materias primas vírgenes.

La evolución normativa, desde el Real Decreto 1619/2005 hasta el Real Decreto 712/2025, pasando por la modificación introducida en 2020, refleja un cambio de enfoque: ya no se trata exclusivamente de gestionar un residuo, sino de priorizar la prevención, la preparación para la reutilización, el recauchutado y el reciclado. Incluso el cambio de denominación de

neumáticos fuera de uso (NFU) a neumáticos al final de su vida útil (NFVU) responde a esa nueva perspectiva.

Desde la óptica de los gestores de residuos, contamos hoy con un sistema que funciona y que ha permitido organizar una actividad esencial para la protección ambiental. España dispone de más de 31.000 puntos de generación de estos residuos. También se han producido avances regulatorios relevantes, como el establecimiento de criterios para que determinados materiales procedentes del tratamiento de neumáticos puedan dejar de tener la consideración de residuo y reincorporarse al mercado.

Pero no debemos confundir los instrumentos con los objetivos. La responsabilidad ampliada del productor es una herramienta, no un fin en sí mismo. En Europa conviven distintos modelos de gestión de neumáticos que han alcanzado resultados relevantes en recogida y tratamiento. Por eso, el éxito debe medirse por los resultados ambientales y materiales obtenidos: cuánto



recogemos, cuánto recuperamos y, sobre todo, cuánto conseguimos comercializar y utilizar de nuevo.

Crear demanda es la asignatura pendiente

Y ahí se encuentra nuestra principal asignatura pendiente: crear demanda para las materias primas recicladas.

Durante estas dos décadas hemos avanzado considerablemente en la recogida y el tratamiento. Ahora necesitamos que el caucho granulado, el acero y las demás fracciones recuperadas encuentren aplicaciones suficientes y económicamente viables. Sin un mercado capaz de absorber estos materiales, el esfuerzo de los gestores y las inversiones realizadas en las instalaciones de tratamiento no podrán traducirse en una circularidad real.

La urgencia de este desafío es aún mayor si tenemos en cuenta los cambios que se avecinan. La prohibición de comercializar granulado de caucho para determinadas superficies deportivas a partir de 2031 obliga a anticipar alternativas para una de las principales salidas actuales de este material. La documentación sectorial recoge que, en Europa, el 37 % del material recuperado en 2017 se destinaba al relleno de superficies deportivas. No podemos esperar a que desaparezca ese mercado para empezar a buscar soluciones.

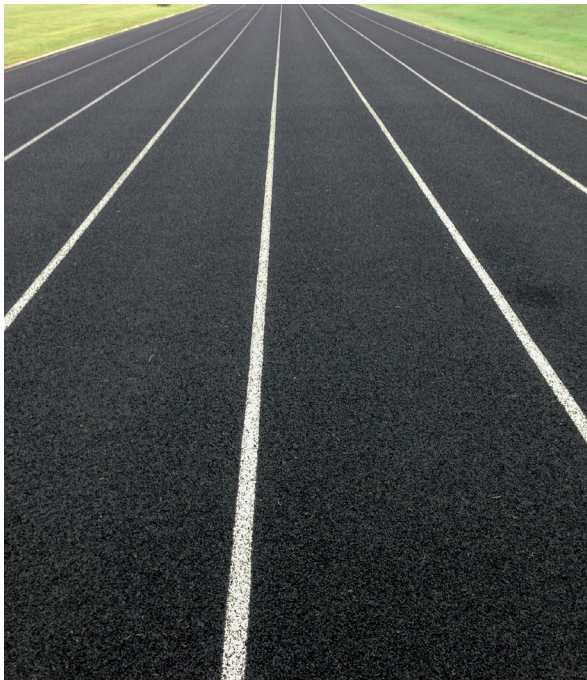
Disponemos de alternativas con potencial. Las mezclas bituminosas, la construcción, el mobiliario urbano y las barreras de seguridad en carreteras pueden contribuir a absorber una parte de los materiales recuperados. También debemos avanzar hacia el objetivo de

fabricar nuevos neumáticos con contenido reciclado, haciendo realidad el concepto de neumático a neumático. Para ello, resulta fundamental impulsar la investigación, el desarrollo y la innovación, así como establecer objetivos vinculantes que favorezcan la recuperación material.

El papel decisivo de la compra pública verde

En este contexto, la compra pública verde puede desempeñar un papel decisivo. Las administraciones tienen capacidad para generar demanda mediante la incorporación de materiales reciclados en las obras públicas, las carreteras, el mobiliario urbano y otras infraestructuras. No basta con pedir a los recicladores que produzcan materiales de calidad: es necesario que existan incentivos y obligaciones que faciliten su utilización por parte de fabricantes, constructoras y demás sectores consumidores.

El ecodiseño debe formar parte de la solución desde el principio. Los nuevos neumáticos incorporan elementos que pueden dificultar, e incluso impedir, su reciclado, como determinados sensores, espumas reductoras de ruido o materiales de sellado interior. Algunas sustancias también pueden limitar las posibilidades de recuperación de sus componentes. El Reglamento europeo sobre diseño ecológico de productos sostenibles (ESPR) representa una oportunidad para incorporar las necesidades de los recicladores desde la fase de diseño. La circularidad debe comenzar antes de que el neumático llegue al mercado, no cuando se convierte en residuo.



El pasaporte digital de producto también puede aportar valor si facilita información útil sobre la composición y las características del neumático. Sin embargo, debemos evitar que se convierta en una obligación administrativa adicional sin beneficios prácticos para la gestión. La digitalización debe simplificar procesos, mejorar la trazabilidad y facilitar el reciclado, no añadir barreras.

Otro reto fundamental es garantizar que la normativa se cumpla de manera efectiva. Los nuevos desarrollos europeos, en ámbitos como los vehículos al final de su vida útil o las baterías, muestran una tendencia hacia marcos regulatorios cada vez más complejos, con nuevas obligaciones de información, registros y disposiciones de desarrollo. La protección ambiental necesita reglas claras, seguridad jurídica e inspecciones periódicas a todos los agentes de la cadena, incluidos los operadores no autorizados y quienes eluden sus obligaciones.

La competencia desleal y los incumplimientos perjudican a las empresas que actúan correctamente, debilitan la financiación de los sistemas y comprometen los resultados ambientales. Antes de incorporar nuevas obligaciones, debemos preguntarnos si las existentes se cumplen, si se controlan adecuadamente y si están consiguiendo los objetivos perseguidos. Necesitamos menos burocracia innecesaria y más eficacia en la aplicación de las normas.

La sostenibilidad económica del reciclaje tampoco puede quedar al margen del debate. En estas dos décadas han aumentado los costes laborales, energéticos, administrativos, ambientales y de in-

versión. Según las estimaciones recogidas en la documentación de FER, desde 2007 el IPC habría aumentado aproximadamente un 40 %, mientras que las ecotasas aplicables a los neumáticos de turismo se encuentran en niveles similares o incluso inferiores a los de entonces en términos nominales. Si queremos mantener un sistema eficaz y avanzar hacia una mayor recuperación material, la financiación debe ser suficiente para cubrir los costes reales de la gestión.

La preparación para la reutilización constituye otra pieza esencial. La norma UNE 69051, pionera en el ámbito europeo y vinculante en el marco regulatorio español, ha contribuido a profesionalizar la inspección y verificación de los neumáticos de segunda mano, reforzando las garantías de seguridad para el consumidor. Su aplicación debe seguir mejorando, especialmente en lo relativo a la información que recibe el comprador y a su adaptación a categorías con características específicas, como los neumáticos agrícolas y los de vehículos pesados. Pero fomentar la reutilización exige también evitar cargas económicas que puedan hacerla inviable.

Un paso más ambicioso

En definitiva, el balance de los primeros veinte años de la legislación del neumático al final de su vida útil es positivo, pero el siguiente paso debe ser más ambicioso. Aspiramos a que la totalidad de los neumáticos que llegan al final de su vida útil se recoja y se aproveche al máximo, mediante la reutilización y la recuperación material y, cuando proceda, otras vías de valorización complementarias. Para conseguirlo, necesitamos mercados para las materias primas secundarias, innovación, ecodiseño, financiación adecuada y una aplicación rigurosa de la legislación.

El objetivo no puede ser únicamente gestionar correctamente los neumáticos cuando dejan de utilizarse. Debemos conseguir que conserven su valor, que el caucho y el acero recuperados se conviertan en recursos para nuevas aplicaciones y que el reciclaje sea ambientalmente necesario, pero también industrial y económicamente viable.

Los primeros veinte años han servido para garantizar la recogida. No esperemos otros veinte para garantizar la circularidad. 🌈