



# Dossier de Prensa

(Del 26 de Junio de 2014 al 8 de Septiembre de 2014)



SIGRAUTO

## **NOTICIAS**

### **28 de Junio de 2014**

- [Antena3.com](#): El Plan PIVE 6 combatirá el fraude de los desguaces.

### **29 de Junio de 2014**

- [Faro de Vigo.es](#): El sector se queja de que 'es muy complicado' deshacerse de los automóviles olvidados.

### **16 de Julio de 2014**

- [Diario Hoy.es](#): El Consistorio vaciará su depósito de vehículos con el traslado al desguace.

### **23 de Julio de 2014**

- [La Crónica de Salamanca.com](#): Alrededor de 500 vehículos están abandonados en los talleres salmantinos.

### **24 de Julio de 2014**

- [Coches sin conductor.com](#): El futuro y lo tradicional se dan la mano en los desguaces.

### **27 de Julio de 2014**

- [Atlántico.net](#): El parque central de Santa Cristina subasta su chatarra.

### **29 de Julio de 2014**

- [El Periódico de Extremadura.com](#): La media de los coches que llegan a los talleres cacereños supera los 10 años.

### **1 de Agosto de 2014**

- [Finanzas.com](#): Un extremeño pretende revolucionar funcionamiento de los desguaces españoles.

### **4 de Agosto de 2014**

- [Diario de Avisos.com](#): Solo dos empresas optan a prestar el servicio municipal de grúas en la capital.

### **17 de Agosto de 2014**

- [Diario de Burgos.es](#): El reciclaje de neumáticos aumenta un 10% cada año de crisis.

### **3 de Septiembre de 2014**

- [El Economista.es](#): Cómo conseguir piezas y recambios para el coche con un solo 'clic'.

### **6 de Septiembre de 2014**

- [RTVE.es](#): Los neumáticos usados pueden servir para hacer las baterías de los coches eléctricos.

## EXIGIRÁN EL IMPUESTO DE MATRICULACIÓN

### El Plan PIVE 6 combatirá el fraude de los desguaces

La sexta edición del Plan PIVE tratará de incentivar 175.000 compras de coches. Pero hay una novedad: la norma exige que cuando se lleve el coche al desguace se tenga al día el impuesto de matriculación. De lo que se trata es de paliar un fraude cada vez más extendido.



El Plan PIVE 6 nace para combatir el fraude de los desguaces. En algunos concesionarios se llega a ofrecer al cliente que si no se tiene un coche para acogerse a este plan ellos mismos se lo consiguen. El medio para ello es llamar a desguaces que no han dado de baja el coche para sacar más provecho. Pues bien, esto ya no se podrá hacer, ya que la nueva norma exige que a la hora de dar el coche a desguace se tenga el impuesto de matriculación al día.

Con el Plan PIVE 6 se renovarán 175.000 vehículos. El Gobierno ha presupuestado 175 millones de euros. A los clientes se les ofrece 2.000 euros de rebaja por cada coche de 10 años que se entregue al comprar uno nuevo. Las cinco versiones anteriores del PIVE han permitido la sustitución de alrededor de 450.000 vehículos antiguos por otros nuevos más seguros y eficientes, al tiempo que han atenuado la fuerte caída de las ventas de vehículos.

Las previsiones del Gobierno contemplan que estos 175.000 nuevos automóviles generarán un ahorro de combustible de 60 millones de litros al año. Las ayudas mantendrán la cantidad de subvención actual de 2.000 euros por turismo y ampliará dicha cuantía hasta 3.000 euros en el caso de familias numerosas que compren un vehículo con más de cinco plazas y para personas discapacitadas que adquieran un modelo adaptado.

El precio del vehículo nuevo no podrá superar los 25.000 euros sin IVA y los 30.000 euros, en el caso de vehículos para personas con algún tipo de discapacidad.

También se beneficiarán de este Plan las personas que compren un coche nuevo a cambio de achatarrar un vehículo comercial de más de siete años de antigüedad.

## **El sector se queja de que 'es muy complicado' deshacerse de los automóviles olvidados**

Desde hace cuatro años, con motivo de la entrada en vigor de la nueva ley de seguridad vial, los talleres pueden ordenar el desguazado de un coche, en el caso de que su propietario no lo retire y abone la factura correspondiente, en el plazo de un mes desde que se produzca la notificación de la Jefatura Provincial de Tráfico.

Esa es la teoría. En la práctica, el proceso es más lento. "El gran problema es realizar la notificación al dueño. Es difícil notificárselo. Administrativamente sigue siendo muy complicado deshacerse de los vehículos abandonados", se queja Luis Abelleira, presidente de la Federación gallega de talleres. En primer lugar, el taller debe comunicar al titular del automóvil mediante burofax o carta certificada que el presupuesto para la reparación ya está confeccionado y a la espera de su aprobación, o bien que el coche ya está reparado.

Después debe requerir la retirada del vehículo avisándole de que si en el plazo de un mes no se lo lleva se solicitará a la Jefatura Provincial de Tráfico que sea desguazado. Pasado el mes, deberá solicitar a la Jefatura Provincial de Tráfico el desguace del automóvil y tendrá que aportar el CIF de la empresa, copia, del burofax/carta certificada, del anterior requerimiento así como documentos que acrediten la estancia en el recinto (presupuesto de reparación, parte de recogida por accidente, fotografías de siniestro?). Una vez realizada esta operación, la DGT requerirá al titular del coche para que en el plazo de un mes proceda a la retirada del vehículo, con la advertencia de que en caso de no hacerlo se procederá a su traslado al desguace. Pasado el mes, Tráfico emitirá la resolución, autorizando o denegando, el tratamiento residual del automóvil.

La ley de seguridad vial también contempla que en caso de que el dueño no abone la reparación del coche, el taller tendrá el derecho a desmontar o recuperar todas las piezas o repuestos que haya incorporado durante el proceso de reparación, lo que ayuda a paliar o reducir los costes originados

### **CÁCERES**

## **El Consistorio vaciará su depósito de vehículos con el traslado al desguace**

**Descarta la subasta, como ha hecho Mérida, porque la retirada de coches y motos abandonados está en la contrata de CONYSER.**

La mayor parte de los vehículos que entran en el depósito municipal, ubicado en la misma sede de la Policía Local, no permanecen más de un día porque ha sido trasladados allí por la grúa como consecuencia de estar mal estacionados en la calle o por cualquier otro tipo de infracción. Sin embargo, hay otros que pasan no sólo días sino meses e incluso años. Son vehículos abandonados o también inmovilizados por resoluciones judiciales y en los últimos meses se han llegado a acumular casi 250, por lo que el Ayuntamiento se propone liberar ese espacio mediante el traslado progresivo a los antiguos desguaces, ahora denominados centros autorizados de tratamiento de vehículos.

El concejal de Seguridad Ciudadana y actualmente alcalde en funciones, Valentín Pacheco, reconocía a finales del pasado mes de junio que la situación de saturación del depósito municipal es «un problema serio» y mientras, el Ayuntamiento continúa publicando en el Boletín Oficial de la Provincia (BOP) requerimientos a los titulares de diferentes vehículos, fundamente coches y motos, para que acudan a retirarlos. Se les advierte de que si en el plazo de un mes no lo hacen, el Ayuntamiento procederá, de acuerdo con la legislación vigente, a la «destrucción y descontaminación» del vehículo en un centro de tratamiento.

Prácticamente a diario son publicados los edictos, que hacen referencia a coches y motos, sobre todo, y algunos son vehículos casi nuevos y de gama alta. En estos casos el motivo de su estancia en el depósito tiene que ver con causas judiciales y con decomisos policiales por operaciones contra actividades delictivas. También hay casos de embargos y otros motivos, entre ellos los accidentes y el simple abandono del vehículo por parte de su propietario.

El último anuncio del BOP es del pasado viernes, día 11 de julio, y la advertencia va dirigida al dueño de un turismo Ford Escort. El día antes eran dos motocicletas, una Yamaha y una Suzuki, y el día 8 de julio, un BMW 320.

### **El caso de Mérida**

El Ayuntamiento de Mérida ha subastado recientemente los 59 vehículos que tenía almacenados en su depósito, que han sido adjudicado a una empresa por 7.100 euros. La subasta partía de un precio mínimo de 2.950 euros.

Preguntado por la iniciativa que han tomado otros ayuntamientos, como el de Mérida, mediante la enajenación por subasta de estos vehículos acumulados, Pacheco señala que en el caso de Cáceres no se contempla esta opción toda vez que está estipulado de manera ordinaria en la contrata de la limpieza y recogida de residuos el traslado de estos vehículos a un centro de tratamiento por parte de la empresa concesionaria, Conyser. Son tratados como residuos y, de hecho, su destino está en los denominados centros de descontaminación. Así lo señala el jefe de la Policía Local, Emeterio Corchado, quien explica: «Se abre un expediente y cuando se completa y se cumplen todos los plazos, los llevamos a un centro de tratamiento autorizado». Sobre las razones de tal acumulación de coches, motos y furgonetas, Corchado resalta que para completar los expedientes hay que dar una serie de plazos a los propietarios, tras su localización o, en caso contrario, las publicaciones en los boletines oficiales correspondientes: «hay que abrir un expediente para cada uno de los vehículos y los plazos de notificaciones pueden llevar tres o cuatro meses», afirma.

En los propios edictos se advierte a los titulares de que tienen un mes para pasarse a retirar el vehículo al haber superado los dos meses de estancia en el depósito municipal. Sin embargo, cabe resaltar que algunos se encuentran en el depósito desde hace más de diez años, según señaló Valentín Pacheco. En todo caso, se da un plazo de dos meses, desde la publicación del anuncio, para que el titular presente cualquier tipo de alegación.

Aunque se han acumulado casi 250 vehículos, la Policía Local, a través de Conyser, ya ha desalojado unos 60 en los últimos días, tras agotar los plazos de las notificaciones.

### **Uso municipal**

Aunque el destino principal de los coches y motos almacenados será un centro de descontaminación, el Ayuntamiento también puede optar por reutilizar el vehículo, si

lo considera oportuno para su propio uso, una vez desvinculada su titularidad del anterior propietario. Es lo que se plantea el Gobierno municipal, a la vista de la existencia de algunos coches en muy buen estado cuyos dueños no aparecen, como un Audi A-3.

En concreto, la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y su desarrollo reglamentario establecen que el alcalde, la Jefatura de Tráfico o la comunidad autónoma «podrán acordar la sustitución de la destrucción del vehículo por su adjudicación a los servicios de vigilancia y control del tráfico, respectivamente en cada ámbito».

**23 de Julio de 2014: La Crónica de Salamanca.com**

## **Alrededor de 500 vehículos están abandonados en los talleres salmantinos**

**Víctor Manuel Yenes: “El abandono de vehículos por sus titulares constituye una práctica demasiado frecuente en nuestros días”**

**Los propietarios de talleres en la provincia de Salamanca y de las empresas de grúas de auxilio en carretera son los más perjudicados por el abandono de vehículos en sus instalaciones o recintos.**



Salamanca cuenta con unos 400 talleres de reparación de vehículos y varias empresas de grúas de auxilio en carretera. Ambos colectivos empresariales ven como en sus instalaciones ‘duermen’ vehículos semana tras semana. **Víctor Manuel Yenes**, coordinador del Departamento de Asociaciones en Cofaes, calcula que “están abandonados alrededor de 500 vehículos a día de hoy en talleres e instalaciones de las grúas de auxilio en carretera. Estos empresarios son los que sufren las consecuencias de este desentendimiento”.

La crisis ha hecho mella en los bolsillos de los ciudadanos en muchos aspectos y el abandono de vehículos por sus titulares constituye una práctica demasiado frecuente. “Especialmente en coches de escaso valor. Sus propietarios optan por dejar el coche en la calle, en un taller o en un garaje”, apunta **Yenes**.

Estos vehículos llegan al taller o a las campas por distintos motivos, los más frecuentes son una avería o un accidente de tráfico. “Los propietarios de los talleres se convierten en los guardianes de estos coches porque están a su guardia y custodia, pero no son suyos. No los pueden vender, ni sacar a la calle, ni llevarlos a un Centro de Tratamientos de Residuos –CATs- hasta que Tráfico lo autorice”, matiza **Yenes**.

### **Complicaciones**

Se podía dar el caso de que un vehículo estuviera durante años en el taller y no podían hacer nada, porque quizá el propietario volviera a por su coche después de tres años. “El mecánico no le podría decir: ‘Lo he llevado al desguace o lo he vendido’, porque el dueño lo denunciaría, al haberle ‘robado’ el vehículo”, explica el coordinador del Departamento de Asociaciones de Confaes.

Afortunadamente, la Ley ampara, de alguna manera, a los propietarios de los talleres, pero antes de mandar el coche a los CATs deben esperar unos tres meses, en ese tiempo comunicaran al titular del vehículo mediante burofax o carta certificada que el presupuesto para la reparación ya está confeccionado y a la espera de su aprobación, o bien que el vehículo ya está reparado y a su disposición en las instalaciones.

También deberán requerir la retirada del vehículo avisando al propietario de que si en el plazo de un mes no lo lleva se solicitará a la Jefatura Provincial de Tráfico su tratamiento residual. Y por último, siguiendo lo estipulado por la Ley, pasado el mes, el dueño del taller solicitará a la Jefatura Provincial de Tráfico el tratamiento residual del vehículo, acreditando que ha avisado al propietario del mismo.

*“Una vez cumplimentado todo lo estipulado por la Ley, la DGT requerirá al titular del vehículo para que en el plazo de un mes proceda a la retirada del vehículo, con la advertencia de que en caso de no hacerlo se procederá a su traslado a un centro CAT”, explica Yenes.*

### **Yenes, la Ley le garantiza la retirada del vehículo, ¿pero quién sufraga los gastos del trabajo de reparación al mecánico?**

Nadie. La Ley les permite retirar el vehículo, que anteriormente ni eso, pero si han invertido horas o han comprado piezas, no se las abonará nadie. Incluso, correrá por su cuenta el enviarles burofax o cartas certificadas a los propietarios. A lo que hay que añadir el coste que supone tener un vehículo ocupando espacio en tu taller, porque hay talleres dentro de la ciudad que no se pueden permitir el lujo de tener un coche abandonado meses y meses en sus instalaciones.

### **Ha mencionado a las empresas de grúas de auxilio en carretera...**

Les ocurre lo mismo. Se pueden encontrar en la carretera con un vehículo averiado, abandonado o siniestrado y la Guardia Civil solicitará su retirada. Puede ocurrir, si es un accidente de tráfico, que el dueño no esté en condiciones de comunicar donde llevar el vehículo o incluso ha fallecido y la familia no se hace cargo de ese coche. Ahora, con la ley pueden solicitar llevarlo a un Centro de Tratamiento de Residuos, antes ni eso.

## **24 de Julio de 2014: Coches sin conductor.com**

### **El futuro y lo tradicional se dan la mano en los desguaces**

Puede parecer un contrasentido el que hoyelijamos un tema, en principio, tan alejado a nuestra línea conductora. Como bien sabes, sobre todo si eres seguidor de nuestra página, tenemos cierta predilección por esos automóviles que se mueven por la ciudad sin conductor, y que de momento todavía no han despegado con notoriedad. Sin embargo tenemos claro que son el futuro, ya que gracias a éstos y a los coches eléctricos el sector automovilístico va a dar un vuelco (esperemos que en el corto plazo).

¿Por qué hemos elegido entonces hablar de un tema tan alejado como los desguaces? Pues porque tenemos claro que al igual que los avances en la tecnología están permitiendo unos coches cada vez más increíbles y útiles, tenemos también claro que la excelencia y el buen uso de la tecnología están procurando unas herramientas muy pertinentes en esas empresas que se dedican a ofrecernos un montón de calidad a la hora de recuperar nuestro automóvil.



Y es que aunque hablemos de coches sin conductor hemos de tener claro que sus roturas, cuando se produzcan, se podrán resolver mucho mejor si al lado tenemos unos recambios que nos vengan bien. Puede ser un desguace en Alicante, una empresa de repuestos usados en Toledo o en donde vivamos, gracias a la existencia de este tipo de lugares saldremos del atolladero en el que una avería puede meternos. Es cierto que **la tecnología es lo que nos ha posibilitado el que existan este tipo de vehículos que alternan el uso de combustibles fósiles con la electricidad o que se conducen solos**. Pero también es verdad que esos mismos avances se pueden usar para lo contrario, esto es, para delimitar la duración de un repuesto y conseguir que un coche dure un tiempo finito. La obsolescencia programada está presente en nuestra sociedad, además de forma patente, así que tendríamos que tener esto en cuenta para que todo nos salga de forma correcta.

Desde luego lo del desguace es la tercera vía, porque seguro que antes exploramos otros caminos. Pero no dudes que al final, cuando ese coche que se mueve sin conductor o cuando ese utilitario que funciona con electricidad se averíen, lo cómodo será confiar en lo que las piezas usadas tienen para nosotros. Muchos no tienen claro hasta dónde puede llegar la excelencia de este tipo de recursos, pero nosotros sí que vislumbramos un excelente recorrido incluso para vehículos tan específicos como los que solemos presentarte en esta página.

En realidad la reflexión que hoy hemos hecho es con vistas al futuro, pero creemos que es totalmente pertinente, ya que quien repara sus coches gracias a los desguaces del siglo XXI está siendo consecuente con sus recursos. Los avances de hoy en día no solamente se refieren a la operatividad de los coches, sino que también toman como ejemplo lo que permitirá ponerlos en marcha de una forma correcta y excepcional. Así que ya sabes a dónde tendrás que acudir cuando tu súper coche, ese que tal vez todavía no está ni siquiera proyectado, se rompa. Los desguaces estarán ahí para echarte una mano.

**27 de Julio de 2014: Atlántico.net**

**VIGO**

## **El parque central de Santa Cristina subasta su chatarra**

**El Concello pone a la venta 126 vehículos para desguace, una motoniveladora y 71 toneladas de hierro, cobre y aluminio**



Miles de kilos de chatarra se almacenan en la explanada del parque central de servicios de Santa Cristina.

El Concello sacará a subasta buena parte de la chatarra que se almacena en el parque central de servicios de Santa Cristina, en Lavadores, donde se guarda el material del departamento de Vías y Obras. También se desprenderá de 126 vehículos que se encuentran en el depósito municipal para su desguace a empresas que tengan autorización como gestoras de residuos peligrosos y sin imponer ninguna puja mínima por lo que las candidatas a hacerse con el lote tendrán que ofertar una cantidad estimativa del valor global y posteriormente la adjudicataria tendrá que hacerse cargo de los gastos de recogida y traslado de los vehículos y motocicletas en un plazo máximo de diez días.

Entre los vehículos figuran todo tipo de marcas y de antigüedades además de ciclomotores, y varias motocicletas de gran cilindrada, algunas furgonetas e incluso un remolque. En su mayoría se trata de turismos pero también figuran en la relación coches de gran cilindrada de las marcas Mercedes o BMW y deportivos como un Audi TT.

Con los 126 vehículos se hará un lote y otros cuatro se corresponderán con la chatarra del parque central de servicios, conformada por un vehículo motoniveladora que pesa 15.730 kilos, chatarra diversa de hierro que suma un peso aproximado de 70.000 kilos, media tonelada de retales de cable de cobre aislado y otra media tonelada de retales de cable de aluminio aislado. El pesaje de este material podrá hacerse en las instalaciones municipales utilizando la báscula existente en Santa Cristina.

Los ofertantes podrán presentar a través de sobre cerrado en el Rexistro Xeral sus ofertas para la retirada de cada una de esas partidas y el que más ofrezca tendrá que hacerse cargo de los costes de seccionamiento, carga y aspectos administrativos. Además, tendrán que proceder a la emisión del correspondiente certificado de destrucción o certificado de entrega de los vehículos que haya recepcionado.

**29 de Julio de 2014: El Periódico de Extremadura.com**

## **La media de los coches que llegan a los talleres cacereños supera los 10 años**

**Los conductores demoran el tiempo de revisión de su vehículo y solicitan un presupuesto más ajustado . Aumenta la cifra de clientes que solicitan piezas de recambio reutilizadas o procedentes de**

Los talleres cacereños reciben con más frecuencia vehículos que superan la década de antigüedad.

Esta es la percepción general que extraen los mecánicos de la ciudad, quienes estiman que la media de edad de los coches que revisan oscila entre los 10 y 12 años. Así lo pone de manifiesto Elías Denche, propietario junto a su hermano del taller Denche, un negocio especializado en el mundo del motor hace 16 años.

"De 2005 hasta ahora, ha subido la media", asegura Denche, quien añade al respecto que "antes la gente se gastaba el dinero en comprar o en mantener, pero desde hace 8 años hasta aquí y coincidiendo con la crisis, prefieren apurarlos más".

Este mismo pensamiento comparte Valentín Liberal, de talleres Valentín Liberal S. L. El responsable del taller mecánico asegura que en los últimos años "lo estamos notando, baja el mantenimiento y los clientes esperan más a cambiar su vehículo".

Este cálculo de edad de vehículos que valoran los representantes del sector entra en sintonía con los sondeos nacionales. De acuerdo con un informe de la patronal Anfac (Asociación Española de fabricantes de coches) la media nacional de vehículos se sitúa en 11,3 años. Y está previsto que aumente. De hecho, según la consultora Msi, en 2017, crecerá tres décimas hasta llegar a 11,6 años y en 2021, superará los 12 años.

Esta media de vehículos envejecidos supone el 50% de los coches que circulan en el país y según las estadísticas de la entidad Audatex, crecerá un 10% más en el año 2017.

**DEMORA EN REVISIONES** Si los conductores estiran la edad de su vehículo, lo mismo ocurre entre revisiones. "Si antes cambiaban el aceite cada 10.000 kilómetros, ahora lo hacen cada 20.000 kilómetros", asegura Denche.

Un hecho inversamente proporcional al presupuesto que reclaman en cada visita al taller. Más tiempo, menos inversión económica. En ese sentido, el mecánico añade que cada vez son más los clientes que llegan al taller y piden "lo justo para pasar la inspección técnica o un parche para seguir circulando". Y con la llegada de las vacaciones la dinámica no varía. "Cámbiame el aceite, mírame los filtros y haz lo mínimo para que pueda llegar" reclaman los clientes a Denche quien asegura que últimamente "para economizar, rebajo el precio de mano de obra. Prefiero cobrar menos y mantener clientes".

Según detalla Valentín Liberal, con más frecuencia "el cliente llega al despacho, pide un presupuesto determinado y exige poner las piezas más económicas posible". De hecho, el responsable del taller Valentín Liberal puntualiza que "cuando piden alguna pieza determinada, como motores, cajas de cambio o chapas, intentamos adecuarlos al presupuesto que solicitan".

No obstante, a pesar de este cálculo exigen los clientes, existen unos mínimos que se deben cumplir a la hora de salir en verano. Según los talleres especializados, en esta época, recomiendan hacer especial hincapié en el líquido refrigerante, imprescindible para controlar la temperatura del motor. También recomiendan cambiar las escobillas del limpiaparabrisas, porque al estar hechas de goma, notan mucho los cambios extremos de clima, y por último, llevar parasoles para las ventanillas porque reducen hasta 10 grados, y con ello, la intensidad de aire acondicionado y carburante. En cualquier caso, los profesionales del sector recomiendan cambiar con frecuencia piezas como la suspensión o la batería, una de las principales causas para quedarse tirado en carretera.

**PIEZAS DE DESGUACE** En el caso de tener que cambiar un accesorio del vehículo debido a su desgaste, son cada vez más los conductores que eligen piezas de coches del desguace. Una alternativa económica que ofrecen los mecánicos y que convence cada vez a más clientes. "Un faro cuesta 250 euros y de desguace, la mitad, una dirección eléctrica cuesta 600 euros y de desguace, 200 euros" apunta Elías Denche. El ránking de recambios lo encabezan piezas como arranques, alternadores o neumáticos, aunque el responsable de talleres Denche asegura que "del coche se recicla cualquier cosa".

Y es que la diferencia de precio es notable. En cuanto a las ruedas, pieza de cambio frecuente, en el mercado del motor un ejemplar de primera marca alcanza los 115 euros, de segunda marca, entre 80 y 90 euros y de terceras marcas, 60 euros. No obstante, algunos profesionales deciden rehusar de esta práctica cuando se trata de frenos y direcciones asistidas. "Prefiero no hacerlo con determinadas piezas, tengo que garantizar siempre la seguridad del cliente", concluye Denche.

Por su parte, Jesús Domínguez, responsable de Docu, empresa con una plataforma de venta de piezas para coches, asegura que "las piezas pasan un control exhaustivo de calidad" y añade que, aunque la media de edad de los coches que recibimos en el desguace tienen 15 años, algunas piezas se encuentran en perfecto estado de uso".

**1 de Agosto de 2014: Finanzas.com**

## **Un extremeño pretende revolucionar funcionamiento de los desguaces españoles**

El emprendedor extremeño José Luis Pérez ha puesto en marcha a través de internet la plataforma "DYPcard.es", un novedoso sistema que pone en contacto a quien necesite una pieza de repuesto para su vehículo con desguaces de toda España, dispuestos a enviársela al mejor precio posible.

Según ha explicado Pérez en un comunicado, la idea del portal, que se estrena hoy, nace ante la cada vez "más evidente" demanda de piezas usadas por parte de unos conductores a quienes el coche, además de una necesidad, les supone un gasto "cada vez más difícil de afrontar".

Por este motivo, y porque las piezas de los desguaces son cada vez más necesarias y cada vez más complicadas de encontrar, la empresa extremeña ha decidido prestar este servicio.

DYPcard no sólo está destinado a los compradores de piezas -particulares o talleres- ya que a través de la plataforma los centros de venta pueden recibir, sin coste alguno, el aviso de que algún usuario de su zona quiere dar de baja su coche, facilitándole el trámite a ambas partes.

Tanto para vender como para comprar debe seguirse un proceso de alta gratuito. Una vez dentro del sistema, el usuario sólo ha de pedir su pieza y desde ese momento, los desguaces pueden ofrecer los recambios que tengan en stock.

José Luis Pérez ha subrayado que el comprador decide "cuándo, qué y a qué precio comprar y una vez hecho esto se añade una cantidad poco más que simbólica al precio final y se ponen en contacto comprador y vendedor para cerrar los detalles del envío".

**4 de Agosto de 2014: Diario de Avisos.com**

## **Solo dos empresas optan a prestar el servicio municipal de grúas en la capital**

Han pasado más de dos años desde que **Desguaces Tenerife** abandonara la prestación del **servicio de grúa municipal de Santa Cruz** tras la finalización del contrato que venía desempeñando desde hacía una década. En aquel momento, 21

trabajadores quedaron sin empleo y Grúas Cuchi se hizo cargo de manera temporal de la retirada de vehículos de las calles de la capital hasta hoy. En medio, se convocó un nuevo concurso que se le adjudicó a la empresa **Ferros** que, cuando conoció la obligación de incorporar a los trabajadores de la anterior concesionaria que habían denunciado al Consistorio, renunció a la ejecución del contrato. Otro año más tardó el Ayuntamiento en convocar un nuevo concurso al que se han presentado dos empresas. La semana pasada se celebró la primera mesa de contratación en la que se abrieron los sobres con las empresas participantes y será, previsiblemente, después del verano, cuando tenga lugar la siguiente mesa para conocer la oferta económica realizada por estas dos empresas.

Una de ellas es Grúas Cuchi, que en la actualidad presta el servicio gracias a los contratos prorrogados y en los que, según los datos aportados por el propio Consistorio, ya se ha gastado cuatro veces más que el monto total de la concesión a diez años.

Así, estas prórrogas le han costado al Ayuntamiento de Santa Cruz más de dos millones de euros, cifra que, según explicó el concejal de Seguridad Ciudadana y Movilidad, José Alberto Díaz Estébanez en el pleno en el que se autorizó el pago, correspondía en su mayoría a facturas de 2013 que no fueron presentadas en tiempo y forma. El pliego de condiciones que rige el actual concurso para adjudicar este servicio, establece el coste anual del mismo en 555.000 euros. En cuanto a los 21 trabajadores que denunciaron al Ayuntamiento, éstos han ido ganando los juicios en los que pedían la incorporación al Consistorio como personal subrogado.

## Recursos

Unos despidos que, como detalló la concejal de Recursos Humanos, Carmen Delia Alberto, en la última comisión de control, han sido declarados todos como improcedentes en primera instancia sin readmisión, excepto en el caso de un trabajador, representante sindical al que la ley le confiere el derecho de optar y eligió readmisión en el Ayuntamiento. Según detalló Alberto entonces, actualmente se ha presentado Recurso de Suplicación, pendiente ante la Sala de lo Social del Tribunal Superior de Justicia de Canarias para evitar la reincorporación del empleado.

Al resto, y según fuentes de los propios trabajadores, el Ayuntamiento tendría que pagar el despido improcedente, lo que supondría para el Consistorio el desembolso de cerca de medio millón de euros por los 20 trabajadores, sentencias también recurridas por el Ayuntamiento.

**17 de Agosto de 2014: Diario de Burgos.es**

## **El reciclaje de neumáticos aumenta un 10% cada año de crisis**

**En Villalbilla. Está la planta que recoge y tritura las ruedas viejas de Burgos, Palencia, Valladolid y Soria. talleres. Y puntos limpios mandaron en 2013 siete millones de kilos, que luego se emplean como energía para cementeras**

Siempre se ha dicho que no hay mal que por bien no venga y el sector dedicado al reciclaje de neumáticos es, en este momento, la mejor prueba de ello, dado que sin tapujo alguno -aunque sí con algo de cargo de conciencia- reconocen que la crisis les está beneficiando. ¿Por qué? Porque no se cambia tanto de coche, pero se cuida más al viejo. Y eso implica más cambios de neumáticos y, por lo tanto, más material a recoger y reciclar al cabo de un año. Y en la planta burgalesa que se encarga de todos

los neumáticos desechados en Burgos, Soria, Palencia y Valladolid, Recu-Matic, ponen sobre la mesa cifras concretas: alrededor de un 10% de incremento cada uno de los últimos años. Así, si en 2012 los talleres y los puntos limpios enviaron a la planta, ubicada en Villalbilla, 6,6 millones de kilos de neumáticos, el año pasado fueron 7,2 millones.

En lo relativo a este sector, no hay cabos sueltos. Fabricantes como Bridgestone, Michelin o Pirelli, entre otros muchos de los grandes, crearon en 2005 una sociedad llamada Signus (Sistema Integrado de Gestión de Neumáticos Usados) -hay otra que trabaja con segundas marcas, TNU (Tratamiento de Neumáticos Usados)- y se presentan ante el Estado como garantía de que todos los neumáticos que se tiren por los cauces legales van a tener un tratamiento adecuado. A partir de ahí, se convocan concursos públicos de acuerdo a lo que establece la ley y las plantas especializadas presentan sus ofertas para encargarse de la recogida y tratamiento por provincias. Y ahí es donde entra Recu-Matic, que lleva catorce años en el negocio y en 2011 ganó para hacerse cargo de los desechos procedentes de Burgos, Palencia, Soria y Valladolid, tanto en recogida y selección como en trituración energética hasta 2015. Y si bien es cierto que cada vez que se convoca un concurso tienen que rebajar el precio del servicio (entre un 20% y un 30% desde que empezó la crisis, afirman en Recu-Matic), la caída se compensa con el aumento de la entrada de material. Y en una región como Castilla y León, más en verano, cuando explican que la recogida del cereal genera mucho movimiento en este sentido. «Estamos a tope», dicen en esta empresa que empezó a funcionar en 2000 con tres empleados y que ahora tiene diez, con picos de producción en los que tienen que recurrir a empresas de trabajo temporal. «Y lo curioso es que cuando empecé, nadie me quería dar financiación. No entendían cuál era el negocio, no lo veían, y me decían que era mucho riesgo», explica el gerente, José Ignacio Velasco de Miguel.

El día a día de la planta consiste en ir a los talleres y pesar las cantidades recogidas, que se registran en un informe que se envía a Signus. Luego el 90% del material pasa a la zona de valoración, al triturado, y es también la sociedad la que decide dónde van los residuos generados en cada una de las plantas que hacen el trabajo y que se emplean como energía. En el caso de Burgos, se manda a tres cementeras: Lemona, Dueñas y Mataporquera. Pero habrá otras plantas a las que se les encomiende enviarlo a una central encargada de fabricar suelos para parques infantiles o a cualquier otro cometido. «Cada día salen de Burgos 50 toneladas de material triturado», apunta Velasco de Miguel, especificando que cada cierto tiempo tienen obligación de analizar las características de los trozos desmenuzados para garantizar que son del tamaño adecuado o que no tienen exceso de alambre, en cuyo caso no sirven para las cementeras. Uno de los caballos de batalla que tienen ahora es conseguir que se pueda considerar materia prima a los restos triturados y no residuos, porque permitiría aplicar un IVA del 21% en lugar del actual 10% a todo lo que sale de las instalaciones. Sin embargo, Velasco explica que los ingresos no proceden tanto del triturado -competencia de Signus- como de la recogida del material usado e inservible ya para la circulación. Al menos en España.

Y este es otro aspecto que también está muy controlado, porque se financia a través de una tasa especial, Ecovalor (que también fija Signus), que se le aplica directamente al usuario cada vez que compra un neumático nuevo en un taller oficial y que se debe detallar por separado en la factura, de manera que el taller no se beneficie de unos ingresos que deben financiar el ciclo de recogida, reciclaje y reutilización. A las ruedas de un turismo se le aplican 1,58 euros, a una moto 0,95 euros y a una camioneta o un 4x4, 2,75 euros por cada neumático nuevo. De esta manera, es cierto que el taller no recibe ingresos por esta vía, pero tampoco tiene que

preocuparse de buscar empresa para quitarse de encima todas las ruedas usadas: la recogida es gratuita.

Eso, siempre y cuando la puesta a punto del coche no se haga en un taller ilegal o comprando ruedas a través de internet, en cuyo caso tiene que encargarse el comprador particular del futuro de las viejas. Y los puntos limpios, al menos en Burgos, no admiten más de dos neumáticos por número de DNI al año. Y esto tiene como consecuencia que, de vez en cuando, el personal de Recu-Matic se encuentra una o varias decenas de ruedas apiladas frente a la puerta cuando van a abrir. «Claro que hay talleres ilegales. Nosotros, en el sector, nos conocemos todos», apuntan en esta empresa.

### **Al tercer mundo.**

Sin embargo, puede darse el caso de que esa rueda que usted decidió cambiar en el taller porque estaba hecha polvo acabe en Marruecos, Sudáfrica o Uruguay y no triturada. El porqué hay que buscarlo también en la estricta regulación del sector, que obliga a completar el círculo de las denominadas 'tres erres' -recogida, reciclaje y reutilización- enviando un 10% de la carga que entra en las plantas a terceros países, casi siempre africanos o latinoamericanos. Pero tampoco Recu-Matic puede decidir a qué países se lo envía; nuevamente es Signus quien toma la decisión. «A nosotros nos mandan los contenedores, nosotros los llenamos y los mandamos de vuelta, generalmente a Barcelona», explican.

¿Y por qué van a querer en Sudáfrica una rueda que aquí se considera un peligro para la seguridad vial? Porque, según explican Velasco y otros empleados, sus carreteras están en tan malas condiciones que un neumático nuevo se deteriora con tanta rapidez que no merece la pena pagar el precio. «Les compensa comprar viejos porque les van a salir mucho más baratos y se van a estropear igual», señalan.

**3 de Septiembre de 2014: El Economista.es**

### **Cómo conseguir piezas y recambios para el coche con un solo 'clic'**

"Desguacesypiezas nació como solución a una necesidad de mercado de usuarios y talleres", explica Laura García, cofundadora de Desguacesypiezas.com. García, que trabajaba en Vexlan.com, una agencia de marketing online, realizando gestión de proyectos de captación de clientes y negocio electrónico, tenía contacto con algunos desguaces y junto con ellos surgió la idea de desarrollar una plataforma para hacer más eficiente el proceso de búsqueda de piezas en Internet, mejorar el servicio que recibían los usuarios que buscaban piezas en la Red y facilitar y potenciar el negocio y promoción a los desguaces.



Así nació Desguaces y piezas, "una plataforma online que cuenta con un grupo de desguaces asociados, que ofrece a los particulares y talleres la posibilidad de

encontrar piezas y recambios para sus vehículos, con hasta un 40% de descuento, de forma gratuita, rápida y sin necesidad de desplazamiento".

El funcionamiento es muy sencillo: los usuarios, a través de la web, solicitan la pieza o el recambio que necesitan mediante un formulario. Los desguaces asociados reciben las solicitudes. Una vez enviada la información, "ellos mismos gestionan los pedidos que reciben directamente en su email o a través de la web, y responden con sus ofertas".

### **Elegir el mejor presupuesto**

El usuario elige el mejor presupuesto y la pieza le es enviada a su casa o taller. Actualmente cuentan con 28 desguaces oficiales adheridos a la plataforma y aproximadamente reciben entre 300 y 400 solicitudes de piezas diarias. "Contamos con 250.000 pedidos tramitados desde el lanzamiento. Y el mes pasado se gestionaron más de 5.500 solicitudes de nuevo". Al estar en la nube, sus clientes pueden estar en cualquier lugar. "Los usuarios de toda España han descubierto en Desguacesypiezas.com un aliado perfecto para encontrar rápidamente las piezas que necesitan para arreglar sus vehículos o para alargar su vida útil".

El proyecto se gestiona desde la agencia de marketing online Vexlan y se autofinancia gracias a los usuarios y los desguaces, "pero, obviamente, los tiempos en los que nació DesguacesyPiezas no han sido los mejores, y gracias a la gestión e implicación de nuestros colaboradores no hemos necesitado ayudas oficiales".

Tiempos de crisis que por otro lado han tenido su parte buena: ha aumentado la demanda de piezas de segunda mano, lo que permitió a la compañía cerrar el año en positivo y con un directorio de más de un centenar de desguaces.

"Los distintos desguaces que se han unido a nuestra plataforma pagan una cuota mensual que se invierte en la gestión del proyecto y el marketing online".

**6 de Septiembre de 2014: RTVE.es**

## **Los neumáticos usados pueden servir para hacer las baterías de los coches eléctricos**

**Una nueva técnica extrae el negro de carbón de los neumáticos gastados**

**El material es válido como ánodo en la baterías de litio**

**Aunque la capacidad de carga es similar se aprovecha un desecho abundante**



Los neumáticos son un desecho abundante, difícil y costoso de reciclar aunque tienen numerosas aplicaciones una vez que dejan de servir como tales.

Actualmente se aprovechan los compuestos del neumático o se reutilizan partes de estos. Por ejemplo, el caucho se destina a la construcción de carreteras y suelos blandos o en la fabricación de materiales aislantes, entre otras aplicaciones.



Proceso de reciclaje del neumático para baterías

Los neumáticos actuales utilizan un **derivado del petróleo denominado negro de carbón**, que se aplica para reforzar la goma y hacerla más resistente al desgaste y al calor por fricción, y que es lo que les da el color negro.

Ahora, según investigadores del Oak Ridge National Laboratory, ese carbón contenido en los neumáticos puede **extraerse y utilizarse como uno de los componentes necesarios para que las baterías de iones de litio**, el tipo de baterías utilizadas en dispositivos electrónicos y en los coches eléctricos.

Las baterías de iones de litio normalmente **disponen de un ánodo** —uno de los electrodos de la batería— **compuesto de grafito**, un material que se extrae con la minería y que, entre otros muchos usos, sirve para hacer las minas de los lápices.

### Proceso de pulverización, filtrado y lavado

Sometiendo los neumáticos gastados a un proceso de pulverización, filtrado y lavado los **investigadores lograron extraer el negro de carbón de la goma** en forma de material poroso apto para su utilización como ánodo en la baterías de litio.

Después, utilizando una batería a escala en el laboratorio, analizaron y determinaron la capacidad del ánodo, es decir, la medida de la carga que es capaz de mantener una batería por cada gramo de peso después de un centenar de ciclos de carga, que resultó ser ligeramente superior, casi 390 mAh por gramo, que la capacidad del ánodo de una batería de litio convencional que es teóricamente de 372 mAh por gramo en el caso de los ánodos de grafito comunes.

Aunque no hay grandes mejoras respecto a las capacidades actuales, lo que significa que la relación entre el peso y el tamaño de una batería que emplee compuestos de neumáticos y su capacidad para almacenar electricidad es muy parecida a la de una batería de litio convencional, «el hecho de **aprovechar neumáticos gastados** para hacer baterías **es muy atractivo** no solo desde el punto de vista de la **reutilización de materiales**, sino también por la **amenaza medioambiental** que suponen los neumáticos gastados».