



Dossier de Prensa

(Del 11 de Septiembre de 2018 al 23 de Octubre de 2018)



SIGRAUTO

NOTICIAS

18 de Septiembre de 2018

- [Últimahora.es](#): Desarrollo del sector de los desguaces en Bilbao.

26 de Septiembre de 2018

- [LaVanguardia.com](#): Ecologistas certifican cementeras CyL queman más neumáticos que los recogidos.

15 de Octubre de 2018

- [Periodicodeibiza.es](#): Cala de Bou, un desguace callejero.

19 de Octubre de 2018

- [LaRioja.com](#): Los coches riojanos se hacen viejos.

Desarrollo del sector de los desguaces en Bilbao

Con el paso del tiempo, la red de los desguaces en Bilbao se ha ido capacitando de una actitud y de un servicio más profesional y eficiente. En el pasado, los automóviles que eran abandonados en los desguaces solo eran despedazados o vendidos. Las personas tenían el prejuicio, o así lo daban a entender los encargados de gestionar estos lugares, de que en los desguaces era muy frecuente realizar muchas ventas de coches en el mercado negro, tanto a nivel internacional como en la provincia de Vizcaya. Debido a la fachada externa de un descampado que estaba plagado de coches polvorientos e inútiles, junto con la imagen de los vendedores, vigilantes o gerentes que solo regateaban el dinero y ofrecían un servicio poco eficiente, hacían de los desguaces unos lugares poco transparentes.



Desde hace muchísimo tiempo, el sector de los desguaces a nivel local en el área metropolitana de Bilbao era conocido como un negocio que tenía lugar en los descampados.

Evolución del sector de los desguaces en Bilbao y alrededores

Desde el comienzo de este milenio se han creado e impuesto nuevas leyes y condiciones, las cuales han hecho más eficiente este sector, para ofrecer un mejor servicio a los clientes. Debido a este rescate a nivel sectorial, cada vez nacen nuevas compañías de desguaces en Bilbao y todos ofrecen un mejor servicio y trato con los clientes con respecto al que se daba en el pasado.

El sector de los desguaces se ha hecho más profesional con el paso de los años, ya que sus empleados han luchado por quitarse esta imagen o etiqueta que poseían en el pasado. Las instalaciones de los desguaces en la actualidad se encuentran más limpias, grandes y organizadas, además de que los empleados prestan un mejor servicio para los clientes. Muchos de los empleados del sector se encuentran bien capacitados, ya que entre ellos, varios hablan algunos idiomas, además de que se encargan de vender y ofrecer sus servicios por Internet.

Entre las mejoras que este sector ha sufrido, se encuentra el hecho de que el proceso está siendo capacitado para ser más seguro y más sensible con el medioambiente. Los desguaces dejaron de ser lugares en donde solo se extraían chatarra y piezas útiles. Los desguaces ahora deben contar con una zona de recepción de vehículos, bien limpia y organizada, para concretar los trámites y procesos a realizar. Se realizan procesos de descontaminación para tratar y retirar los residuos, tanto los peligrosos como los no peligrosos, para posteriormente ser desmontados aquellos elementos que ya no son útiles para el automóvil. Estos elementos son revisados para determinar si pueden ser reutilizados o comercializados, y después se realizan otros tratamientos, como la compactación de los elementos sin utilidad o la fundición de los elementos metálicos.

Ecologistas certifican cementeras CyL queman más neumáticos que los recogidos.

León, 26 sep (EFE).- La Asociación Ecologistas en Acción ha reafirmado hoy que las empresas cementeras de Castilla y León queman más neumáticos que todos los que se recogen en esta Comunidad.

Lo reafirma tras través de la respuesta de ayer a una pregunta oral del Grupo Parlamentario de Podemos en el pleno de las Cortes del consejero de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León, Juan Carlos Suárez-Quiñones, ha informado Ecologistas en un comunicado.

En la mencionada respuesta el consejero reconoció que en el año 2016 las fábricas de cemento de La Robla (León) y Venta de Baños (Palencia) incineraron 31.400 toneladas de neumáticos fuera de uso (NFU), muy por encima de las 23.300 toneladas recogidas ese mismo año en los talleres y desguaces de Castilla y León.

"El consejero rectifica así su contestación escrita del pasado mes de junio al Grupo de Podemos, en la que limitaba los neumáticos incinerados en Castilla y León a 5.800 toneladas en 2016, seis veces menos de la cifra facilitada ahora", ha denunciado la asociación.

Asimismo, en la misma respuesta Suárez-Quiñones estimaba la capacidad de tratamiento de las instalaciones ubicadas en Castilla y León en 78.000 toneladas al año, triplicando los recogidos en la Comunidad.

A juicio de Ecologistas, lo más llamativo es que en estas dos cementeras no sólo se queman todos los neumáticos de desecho de la Comunidad sino que, además, se importan grandes cantidades desde las Comunidades de Madrid y el País Vasco e incluso desde Francia.

"Este tráfico de desechos, que Castilla y León lidera a nivel nacional desde hace dos décadas, lejos de ser una ventaja económica se convierte en un serio problema de salud cuando los neumáticos se incineran, como ha puesto de manifiesto un estudio del Instituto de Salud Carlos", ha advertido Ecologistas.

En el mencionado estudio sobre la mortalidad por cáncer en las proximidades de las fábricas de cemento, se ha detectado un incremento del riesgo de morir de algunos tipos de cáncer.

Por otro lado, Ecologistas ha recordado que el propio Plan Integral de Residuos de Castilla y León, aprobado en 2014, establece un objetivo máximo de incineración de los neumáticos usados del 20 por ciento, "objetivo que están incumpliendo palmariamente tanto las cementeras citadas como los trituradores de caucho de la región".

En este contexto, resulta incomprensible para Ecologistas que la Consejería de Suárez-Quiñones pretenda ampliar aún más la sobrecapacidad de tratamiento de la Comunidad, autorizando a la cementera de Toral de los Vados en El Bierzo la incineración anual de otras 33.500 toneladas de neumáticos.

En este sentido, ha alertado que sumadas a las 85.000 toneladas anuales ya autorizadas en las cementeras de La Robla y Venta de Baños, permitirían quemar en Castilla y León la mitad de los neumáticos usados producidos al año en España.

Por todo ello, Ecologistas ha pedido al consejero que, al igual que hizo su antecesor Antonio Silván, deniegue el permiso de incineración de neumáticos solicitado por la empresa propietaria de la cementera berciana de Toral, por contravenir la prioridad legal del reciclaje, así como por poner en riesgo la salud y la economía de toda una comarca.

Como alternativa, Ecologistas ha recordado que el Plan Regional de Carreteras de Castilla y León 2008-2020 contempla un objetivo de reciclado de caucho en los pavimentos de las vías autonómicas y provinciales, que de cumplirse permitiría aprovechar todos los neumáticos fuera de uso recogidos cada año en la región.

En su respuesta parlamentaria, el consejero de Fomento y Medio Ambiente ha asegurado que la Junta no limitará la quema de neumáticos fuera de uso (NFU) en Castilla y León si los informes técnicos de la Consejería avalan que las empresas dedicadas a este sector cumplen con la normativa vigente.

También advirtió que no podría "vetar ni limitar" la decisión de una empresa de instalarse en un territorio o aumentar su actividad si ello va avalado por los informes técnicos pertinentes y con arreglo a la ley, ha sentenciado.

15 de Octubre de 2018: Periodicodeibiza.es

Cala de Bou, un desguace callejero



Un vehículo Mercedes abandonado y completamente calcinado en la calle Navarra podría ser el caso más extremo, pero caminando por las calles de Cala de Bou también encontramos varios turismos apoyados sobre bloques o ladrillos porque les han robado las ruedas, otros más desguazados e incluso nos topamos con un Seat Ibiza con una pegatina en la que se advertía que iba a ser retirado, «lo sangrante es que el aviso está fechado hace ya tres años», lamenta un vecino de la zona, que recuerda que el coche lleva ya al menos cinco temporadas en el mismo lugar.

Calle Navarra, calle Elx, Ponferrada, Lugo... y otras más convertidas a ojos de los vecinos en improvisados desguaces callejeros y «lo peor es que la situación viene de largo», denuncia un vecino de la calle Elx. Junto a él, otra vecina, apunta que casi ya

están «acostumbrados a esta imagen lamentable» pero no se resignan a que la situación se enquistase por más tiempo. En este sentido, denuncian la «pasividad» del Ayuntamiento de Sant Josep «que no da soluciones a un problema que se arrastra desde hace años y que cada temporada va a más porque se van acumulando coches, temporada tras temporada».

«Antes eran dos o tres calles pero ahora hay coches abandonados en varias calles y también en los solares», denuncian.

Queja a Sant Josep

El grueso de los vehículos se encuentran en menos de un kilómetro de radio tomando como referencia el cruce de la avenida Sant Agustí con la calle Madrid.

Los vecinos advierten que el Ayuntamiento de Sant Josep «es conocedor de esta lamentable situación» porque desde hace años venimos denunciando la problemática. «En su día pusimos varias instancias y retiraron varios coches de algunas calles, pero otros se quedaron y ahora la cifra ha ido creciendo».

En este sentido, algunos vecinos señalan que, en ocasiones anteriores, el Ayuntamiento alegó no disponer de un depósito de coches suficientemente grande para albergar los vehículos que se abandonan en el término municipal.

Asimismo, hacen hincapié en que los vehículos que están aparcados en la vía pública «deben estar en posesión del seguro obligatorio» y añaden que «constituyen un peligro, ya que muchos están rodeados de cristales y materiales cortantes».

Los vecinos denuncian la mala imagen que se da en una zona turística y los efectos colaterales. El jueves pasado, un vehículo marca Mercedes fue pasto de las llamas. Una semana después, el esqueleto completamente calcinado continúa en el mismo punto.

«La noche del jueves vinieron bomberos, Policía Local de Sant Josep y Guardia Civil. Fue un sobresalto importante. Lo apagaron y al día siguiente nadie vino a por el coche y ahí continúa. Lo peor es que ahí puede estar meses. Hay mucha dejadez por parte de las autoridades pero aquí, desgraciadamente, ya no nos sorprende nada», señala un vecino de la calle Navarra.

Otro vecino insiste en que los coches abandonados son un problema pero también advierte sobre el abandono de muebles en las calles sin que nadie los retire de la vía pública.

«Esto pertenece al municipio de Sant Josep pero los vecinos de la zona nos sentimos abandonados y es una lástima la dejadez porque se trata de una zona turística», apunta uno de los vecinos que recuerda la cadena de incendios que se registró hace dos años en la misma zona. «Son cosas distintas pero detrás está la dejadez de la administración, los solares abandonados y la falta de seguridad», recalcan unos vecinos que reclaman soluciones urgentes.

Los coches riojanos se hacen viejos



El fin del Pive frena las bajas de coches y eleva la edad del parque riojano a 12,89 años | La cifra de turismos achatarrados ha caído el 26,24%, de 4.431 en el 2013 a 3.268 el pasado año, y las transferencias suben de 13.006 a 15.311

Los ocho planes Pive (Programa de Incentivos al Vehículo Eficiente) puestos en marcha por el Gobierno de España entre octubre del 2012 y julio del 2016 cumplieron con creces su doble objetivo de reactivar un sector económico y laboral clave en el país y, a la vez, sacar de la circulación miles de turismos a los que su edad había convertido en armas de inseguridad y contaminación.

Las cifras del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía), dependiente del actual Ministerio para la Transición Ecológica, parecen acreditar las bondades del Pive. Con una inyección estatal de 973 millones de euros, solo en La Rioja fueron validadas 10.081 ayudas. La edad media de los coches españoles retirados fue de 17,16 años. Nada menos.

No es el único rastro estadístico que permite intuir que aquella senda era, al menos, una de las correctas. Un recorrido por la web de la Dirección General de Tráfico (DGT), en concreto por los epígrafes de matriculaciones, bajas y transferencias, traza una radiografía nítida de la incidencia que el Pive y su fin tuvo en nuestro parque automovilístico.

Las matriculaciones iniciaron en el 2012 una aceleración que, aunque más atenuada, se mantiene hoy. Los 3.304 coches comercializados en La Rioja en el 2012 crecieron al año siguiente hasta 3.779 (+14,37%), un impulso que fue aún mayor en el siguiente ejercicio, 2014, con 5.982 unidades (+28,34%). Sin tanto alarde, pero en la buena dirección, el 2015 y el 2016 registraron 6.238 y 6.772 matriculaciones, respectivamente, tras sendos crecimientos interanuales del 4,27 y del 8,56%.

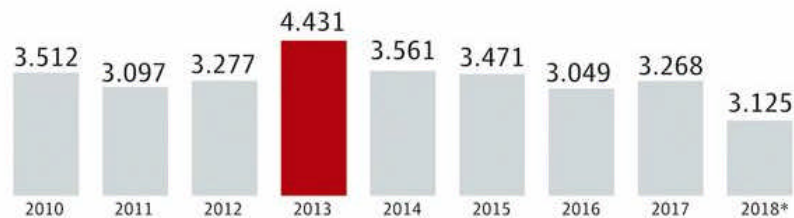
El reto de renovar el parque no arroja saldos tan optimistas. Con 3.512 bajas de turismos en el 2010 y 3.097 en el 2011, la implantación del Pive impulsó su crecimiento, en especial en el primer año completo del programa, el 2013, cuando los turismos regionales enviados al desguace fueron 4.431, el 43,07% más que en la época previa a los incentivos. Con 3.561 bajas en el 2014 y 3.471 en el siguiente, los

estertores del Pive en el 2016 -3.049 coches retirados- anticipaban ya un retorno al pasado que llegó en el 2017 -3.268 bajas-, una tendencia que no ha mejorado en los ocho primeros meses de este año, con una media de 265,6 vehículos al mes inutilizados, 6,7 menos que en el 2017.

1. Bajas de vehículos

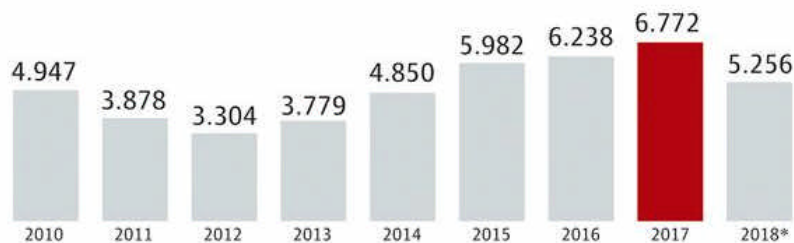
Cifra anual

* A agosto de 2018



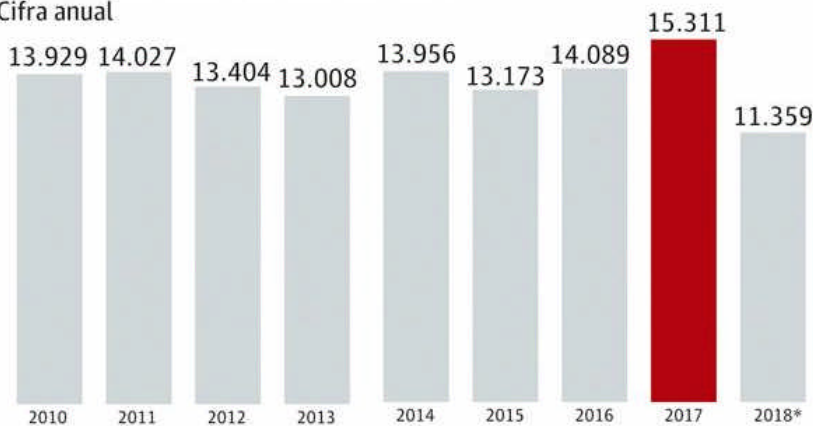
2. Matriculaciones de vehículos

Cifra anual



3. Transferencias de vehículos

Cifra anual



En uso en otras manos

Y si cada vez se venden más coches pero los desguaces reciben menos, el destino no puede ser otro que el mercado de ocasión o de segunda mano, con lo que esos coches viejos se mantienen en circulación, aunque en otras manos. La llegada del plan Pive del 2012 provocó un desplome en las transferencias de vehículos viejos: los 13.929 del 2010 y los 14.027 del 2011 mermaron considerablemente con el programa hasta los 13.008 del 2013, el registro más bajo. En el 2016, agotado el octavo plan, comenzó el frenazo y marcha atrás, que sigue: 1.048 en julio, 1.091 en agosto, 1083

en septiembre, 1.258 en octubre, 1.269 en noviembre y 1.607 en diciembre, para cerrar el año de nuevo por encima de las 14.000 y seguir una escalada que en el 2017 marcó 15.311 transferencias, que, a buen seguro, serán superadas este año porque la media mensual hasta agosto es de 1.419,8 frente a las 1.275,9 del anterior.

Y todo ello se ha traducido en un parque riojano más envejecido y con achaques más severos. Según los datos de Ideauto (Anfac), la edad media ha subido en la región de los 11,89 años del 2014 a los actuales 12,89, ligeramente por encima de la media nacional, fijada en 12,21, casi 3 años más que los 9,23 del 2010.

«El sector está muy enfadado porque el Gobierno de España no está contando con él», admite Ricardo Operé, presidente de la Asociación Riojana de Automoción (Ariauto), que asevera que «evidentemente, es necesario otro plan Pive, pero no del que se está hablando para el 2020, que parece que será solo para eléctricos, híbridos y de gas, mucho más caros que los de gasolina y diesel». En este sentido, recuerda que los coches que «hubiesen acabado achatarrados con un plan Pive se están transfiriendo, lo que produce un envejecimiento muy grave del parque, que es una barbaridad teniendo en cuenta el avance del automóvil en dos elementos: seguridad y polución medioambiental». Y aprovecha ahí para dar un paso más: «Lo que está pasando, ese ataque al diesel, no se entiende. Un diesel actual contamina menos que uno de gasolina de hace tres años, y no puedes prohibir y prohibir porque castigas a quien no tiene dinero, a quien no puede cambiar de coche, a las capas más bajas», remacha, para lanzar otro aviso: «Si a las grandes marcas se les ponen trabas, se llevarán la fábrica a otro país».