

I Promoción

Curso de Profesionales de Auxilio en Carretera y Curso de Formación de Prevención de Riesgos Laborales



- * Fomento nos da la razón: adiós al tacógrafo
- * La Asociación Nacional de Ambulancias ANEA, se incorpora a FEAEAC
- * Cataluña da ejemplo en materia de Tráfico
- * La Federación Española potencia la seguridad vial en España
- * Los vehículos de asistencia unificarán su color

FURGONES Y CARROCERÍAS MONTAJE

PORTAVEHÍCULOS

Y VENTA DE GRÚAS AUTOCARGA VOLQUETES HIDRÁULICOS



NARROS, S.L.

VOLQUETES HIDRÁULICOS
PLATAFORMAS PORTAVEHÍCULOS
FURGONES Y CARROCERÍAS
MONTAJE Y VENTA DE GRÚAS AUTOCARGA

Fábrica y oficinas:
c/ Navayuncosa, 31
28620 ALDEA DEL FRESNO (Madrid)
Teléfono: 91 863 72 00 - Fax: 91 863 76 73



PI

PLATAFORMAS PORTAVEHÍCULOS

Sumario



ACTUALIDAD	
Noticias sector	6
Resumen de prensa	8
Asociación de ambulancias	13
Informe departamento jurídico	14
Reunión con compañías de asistencia	30
Libre competencia	32
Nueva normativa de transporte público	33
Semana de la Carretera	38
Cargas y pesos autorizados	42
OPINIÓN	
Carta del presidente	4
La voz del asociado	44
Comisariado Europeo del Automóvil	46
En clave de humor	48
SERVICIO	
Tarifas de referencia	10
Antigüedad de los vehículos	12
Seguridad laboral	13
Quadis: publi reportaje	16
Foima: publi reportaje	40
Proveedores	47
Profesión	49
Espacio solidario	50
Certificación de calidad	51
Sinses: publi reportaje	52
Asesoría laboral	54
Entrevista Aegón Inversiones	56
Mercado	58

Relación de empresas anunciantes por actividades

Empresa	Actividad	Pág.
Aegon Inversión	Seguros e inversiones	59
Al-ka España	Cabrestantes	55
Amena	Servicios de telefonía	31
Autogrúas	Asistencia y reparación de vehículos	27
Banco de Santander	Servicios bancarios	39
Carrocerías Hispalis	Fabricación de grúas	29
Comercial Tarman	Mandos a distancia	35
Data Control	Servicios informáticos	37
Eca	Certificación de calidad	19
Elvic	Cabrestantes	51
Eurogrúas	Asistencia y reparación de vehículos	13
Foima	Fabricación de grúas	41
Fons	Asistencia y reparación de vehículos	27
G. Horta	Asistencia y reparación de vehículos	25
Grúas y talleres Galo	Asistencia y reparación de vehículos	34
Implementos	Cabrestantes	9
IQ Control España	Asesoría de sistemas de calidad	55
Isa Centro	Asistencia y reparación de vehículos	60
José Luis Narros	Fabricación de grúas	2
Luna Equipos Industriales	Fabricación de grúas	45
Mojón	Asistencia y reparación de vehículos	29
Mulero & Asociados	Asesoría laboral	54
Silor	Sistemas de amarre y sujeción	39
Sinses	Suspensiones neumáticas	53
Vesetra	Sistemas de amarre y sujeción	57
Volkswagen	Vehículos comerciales	5

Autonomías	Página
CONGRESO CASTILLA LEÓN	18
ANDALUCÍA	20
ARAGÓN	23
ASTURIAS	22
BALEARES	23
CATALUÑA	24
CANARIAS	26
CANTABRIA	26
CASTILLA LEÓN	28
GALICIA	29
EXTREMADURA	28
NAVARRA	34
PAIS VASCO	35
VALENCIA	36



De un tiempo a esta parte, se está moviendo, como si de un terremoto se tratara, todo este mundo que gira en torno al auxilio en carretera. Hoy, para la administración somos un problema sin resolver. Somos una masa social muy importante que desarrolla un trabajo de asistencia, no menos importante, y que hasta el día de hoy vagamos de despacho en despacho, situación que no debe prolongarse pues afecta seriamente a un aspecto de alta sensibilidad ciudadana como es la seguridad vial.

Quedó atrás, como una etapa más del tiempo, el remolcar con un tractor o con una cuerda desde otro vehículo. Hoy en día tenemos que prestar un servicio de asistencia respaldado por una formación profesional, tanto para el empresario como para el operador de asistencia, con unos medios mecánicos y tecnológicos de última generación y para esto creamos nuestra asociación.

Sabíamos que iba a ser un camino difícil, algo con lo que ya contábamos. Somos conscientes que nuestro trabajo afecta a otros colectivos, como el taxi, que ahora nos recuerda que no podemos transportar pasajeros en nuestros vehículos de doble cabina, ya que no existe ningún tipo de autorización administrativa para viajeros y mercancía (tarjeta de transporte mixta). Podemos también citar a los camiones de transporte de maquinaria de construcción que dicen que si somos auxilio en carretera les estamos haciendo una competencia desleal y por otro lado y principalmente para nosotros, las compañías de asistencia. Vemos que todos

ellos no están preparados para asumir la nueva situación que se les presenta y que además les crea un perjuicio a sus propias compañías.

A la hora de hacer un resumen de la situación, nos encontramos con que un porcentaje muy elevado de las mal llamadas empresas de asistencia son sólo empresas que utilizan la grúa, no como su negocio principal, sino como una alternativa más a su principal fuente de ingresos: desguaces, talleres, portacoques, etc. Trabajan con unos medios precarios para prestar la asistencia, sin ningún tipo de regulación, sin tarjeta de transporte o con tarjetas de mercancías propias, con personal sin asegurar o con personal extranjero sin papeles en España... y esto es la realidad. A todo esto hay que añadirle la actitud poco profesional y carente de toda ética, de algunas compañías de asistencia ya que, gracias a una política cuyo único objetivo es lograr precios cada vez más bajos, están fomentando un mal servicio y la contratación de empresas que no cumplen unos requisitos mínimos para prestar este servicio. Esta situación está llevando a que los auténticos profesionales del auxilio en carretera no puedan competir, a que se vean obligados a desviar sus negocios hacia otras fuentes de ingresos y con las mismas prácticas que las anteriores o a cerrar sus negocios, y esto es un camino de autodestrucción del que nadie va a salir beneficiado y mucho menos el ciudadano, colectivo al que pertenecemos todos. Así, con esta reflexión en voz alta, pido a los implicados que pongamos todos un poco de nuestra parte y le demos una solución rápida y eficaz a esta situación.

*Rafael Merino Calderón
Presidente FEAEAC*

InfoANEAC

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA

Edita: FEAEAC. c/ Juan Hurtado de Mendoza, 5 -semisotano - 28036 MADRID. Telf.: 902 34 56 70 - 902 102 197 Fax: 913 50 30 79
www.aneac.net e-mail: OANEAC@santandersupermet.com

CONSEJO EDITORIAL: Rafael Merino, Juan Antonio Vázquez, Mariano Fernández, Juan Díez.

COORDINACIÓN: Olga Cogollo. REALIZACIÓN: Idea de Comunicación. DISEÑO GRÁFICO, FOTOCOMPOSICIÓN Y FOTOMECAÍNICA E IMPRESIÓN: FOTOTRACK, c/ San Dalmacio, 5 3º nave 2 28021 Madrid Telf.: 91 723 04 30 Fax: 91 723 04 31

DEPÓSITO LEGAL: M-1492-1999

Esta publicación, no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, sin previa autorización. La revista no se identifica necesariamente con la opinión de sus colaboradores.

FEAEAC es miembro de (Federación Internacional de Especialistas en Rescate), organismo que cuenta con representantes en el Parlamento Europeo. Son miembros de IFRS: Alemania, Gran Bretaña, Países Bajos, Bélgica, Finlandia, Suecia, Noruega, Dinamarca, Suiza, Italia, Francia, España, Estados Unidos de América y Emiratos Árabes Unidos.

**Volkswagen
siempre va por delante.**



● El ejemplo claro de ello es el Volkswagen LT46 Grúa, un vehículo que va siempre por delante por sus insuperables ventajas:

Equipamiento de serie: aire acondicionado, ABS + EDS, asiento del conductor regulable en cuatro posiciones, ruedas gemelas traseras, preinstalación de radio con dos altavoces y antena, etc...

Un vehículo con toda la potencia y las prestaciones para ir siempre por delante.

Gama de motores TDI: 2.5 109 CV y 2.8 130 CV.

Bajo mantenimiento: cambio de aceite cada 22.500 km e inspección cada 45.000 km.

Incluso va por delante en servicio y atención al cliente, gracias a su amplia red de concesionarios especializados en vehículos comerciales.

Y por supuesto, muy por delante, porque cuenta con la calidad, garantía y fiabilidad de Volkswagen.



Vehículos Comerciales



Tacógrafo y autorizaciones de transporte Tenemos razón

No ha sido sencillo, pero tras numerosas reuniones y escritos, la Administración nos ha comunicado a la Guardia Civil de Tráfico la no obligatoriedad del uso de tacógrafo en vehículos de auxilio en carretera. A pesar de esto, sigue imponiéndose alguna sanción aislada, cada vez menos, que están siendo recurridas por el departamento jurídico de FEAEAC. También está sucediendo que algunas empresas del sector han recibido solicitudes de la Inspección General del Transporte Terrestre para que envíen los discos del tacógrafo de sus vehículos grúa. Ante esta situación, la Inspección General ha contestado a FEAEAC que "las peticiones se hacen a través de la información disponible en el ordenador central de esta Dirección General, y en el mismo los vehículos no están clasificados por su actividad, por lo que ni puede distinguirse si son grúas o no, en consecuencia, cuando reciban una notificación de este tipo, lo que deben hacer es enviar un escrito manifestando que el vehículo se dedica a dicha actividad y al estar exentos del uso de aparato tacógrafo, quedará sin efecto la solicitud de envío de discos".

Tras diversas reuniones con diferentes departamentos del Ministerio de Fomento, hemos logrado que se nos de la razón a dos de nuestras principales reivindicaciones. Gracias a la buena disposición de D. Alfonso Sánchez, máximo responsable de la Inspección General del Transporte Terrestre, hemos logrado que nuestra grúas estén exentas del uso de tacógrafo. Por parte de las direcciones generales de Tráfico y de Transporte por Carretera, se ha co-

do que no se aplique la normativa "cuando las autorizaciones hayan de estar referidas a vehículos-grúa especialmente acondicionados para el arrastre de vehículos averiados" (BOE 59, de 9 de marzo de 2000)

Una tarjeta, ¿un conductor? Por otra parte, en el texto de reforma del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, se tocaba el tema de la obligatoriedad de los titulares de tarjetas

discos del tacógrafo de sus vehículos grúa. Ante esta situación, la Inspección General ha contestado a FEAEAC que "las peticiones se hacen a través de la información disponible en el ordenador central de esta Dirección General, y en el mismo los vehículos no están clasificados por su actividad, por lo que ni puede distinguirse si son grúas o no, en consecuencia, cuando reciban una notificación de este tipo, lo que deben hacer es enviar un escrito manifestando que el vehículo se dedica a dicha actividad y al estar exentos del uso de aparato tacógrafo, quedará sin efecto la solicitud de envío de discos".

do que no se aplique la normativa "cuando las autorizaciones hayan de estar referidas a vehículos-grúa especialmente acondicionados para el arrastre de vehículos averiados" (BOE 59, de 9 de marzo de 2000)

do que no se aplique la normativa "cuando las autorizaciones hayan de estar referidas a vehículos-grúa especialmente acondicionados para el arrastre de vehículos averiados" (BOE 59, de 9 de marzo de 2000)

do que no se aplique la normativa "cuando las autorizaciones hayan de estar referidas a vehículos-grúa especialmente acondicionados para el arrastre de vehículos averiados" (BOE 59, de 9 de marzo de 2000)

Título registrado Curso avanzado de asistencia en carretera

A finales del mes de junio el Registro General de la Propiedad Intelectual, dependiente del Ministerio de Educación y Cultura, remitió a la oficina central de nuestra federación el certificado de inscripción en el Registro del libro "Curso avanzado de asistencia en carretera", obra de Juan Antonio Vázquez y Rafael Merino, ambos miembros de esta federación. Este texto servirá de base para los cursos de formación y capacitación que comenzarán a impartirse en breves semanas.



Primera promoción Cursos de Riesgos y Asistencia en Carretera

Los planes de formación anunciados por FEAEAC ya han comenzado a dar sus primeros frutos. El pasado mes de septiembre se realizó el I Curso de Prevención de Riesgos Laborales, Sector Auxilio en Carretera. A la convocatoria acudieron un total de diecinueve alumnos que durante una semana recibieron una intensa formación que posteriormente se tradujo en su correspondiente título. Durante la segunda quincena de octubre FEAEAC llevó a cabo su I Curso de Auxilio en Carretera Básico, destinado a la formación de profesionales en un primer escalón de acceso a la profesión. Durante los quince días que duró el curso, los casi veinte alumnos que asistieron aprendieron no sólo las técnicas necesarias para llevar a cabo un rescate. Ambos cursos se impartieron en las aulas de la sede central de FEAEAC y sus alumnos han recibido la certificación de su formación avalada por el Ministerio de Trabajo.

Organización Empresarial Andaluza de Auxilio en Carretera

Andalucía cambia su nombre

La Asociación Andaluza de Empresas de Auxilio en Carretera ha modificado sus estatutos y entre las variaciones más destacables destaca su cambio de denominación. Desde finales de julio se ha convertido oficialmente en Organización Empresarial Andaluza de Auxilio en Carretera, cuyas siglas son OEMAC. También ha sido noticia en Andalucía la constitución y aprobación definitiva de la Asociación Granadina de Empresas de Auxilio en Carretera (AGAC).

Sólo podrán remolcar coches si disponen de frenos sincronizados

Bilbao se queda sin grúas municipales

El Departamento de Industria del Gobierno Vasco ha dado orden a la Dirección General de Tráfico y a los ayuntamientos de más de 15.000 habitantes para que prohíban el empleo de grúas de remolque en la retirada de vehículos de la vía pública. El sistema actualmente empleado por muchos ayuntamientos, entre ellos el de Bilbao, consiste en levantar la parte delantera del vehículo y colocar sendos patines en las ruedas traseras para proceder a su remolque. Industria exige que cuando la carga remolcada supere los 750 kilogramos, los patines deberán disponer de frenos sincronizados. Sin embargo, la

realidad dista mucho del requisito de industria, pues los únicos coches del mercado que no superan esta limitación son el Smart y el Fiat Seicento. El argumento empleado es el de la seguridad, no es la primera vez que un vehículo se desengancha ya que su peso sobrepasa con creces el límite de carga establecido. Otra irregularidad detectada en esta grúas es que cuando remolcan a un vehículo, no son visibles ni sus luces posteriores ni su placa de matrícula. Con esta orden, sólo podrán operar las grúas de plataforma, las cuales tienen problemas de movilidad en las calles más angostas.

El conductor había bebido Gruista atropellado mientras cargaba un coche

A finales del mes de agosto, un compañero de Bilbao perdió la vida mientras atendía un servicio. El suceso ocurrió de madrugada, en la autopista A-8. El conductor de un Ford Escort averiado estaba siendo atendido por L.M.G., de 21 años, quien procedía a cargar el vehículo en su grúa. Mientras el conductor y el gruista esperaban en el arcén a terminar la carga, ambos fueron atropellados por otro Ford Escort que chocó contra ambos vehículos. El gruista falleció en el acto, mientras que su cliente logró ser trasladado con vida hasta un hospital donde murió poco después. El conductor del turismo que provocó el atropello dio positivo en la prueba de la alcoholemia y fue detenido por la Ertzaintza.

Setenta empresas de auxilio en carretera acuerdan en Tordesillas fomentar la promoción del sector.

La federación nacional inicia una campaña de divulgación ante el verano.

Las empresas de auxilio en carretera han abandonado la imagen de una simple grúa de taller que pasa a recoger el vehículo siniestrado cuando ocurre un accidente. Esta fue una de las principales premisas en el debate que ayer mantuvieron setenta empresarios del sector en la localidad vallisoletana de Tordesillas.

En lo que afecta a la provincia de Valladolid, no es una zona dentro del territorio nacional con un elevado índice de siniestralidad de accidentes; aunque en la época estival sí se produce un aumento de percances de tráfico debido al incremento de tráfico rodado por estas carreteras.

En esta provincia los problemas que padecen las empresas de auxilio en carretera son similares al resto del territorio español, aunque en esta provincia si se reivindica tener un mayor control en los postes de emergencia instalados en las vías de circulación.

Fue uno de los aspectos que se analizó en el encuentro de ayer, cuyo objetivo primordial fue consolidar la campaña para aunar esfuerzos entre los empresarios del sector y reivindicar que en caso de un siniestro se solicite el servicio de la grúa más cercana o con las prestaciones necesarias, "ya que normalmente lo que se

hace es llamar a la grúa de la póliza del seguro", señaló Rafael Merino, presidente nacional de la federación, quien presidió la reunión de trabajo celebrada en el hotel Los Toreros de Tordesillas.

El presidente nacional destacó la elevada participación de empresas e insistió en la importancia de aunar objetivos en un sector generador de noventa mil puestos de trabajo y con más de cuarenta mil vehículos de servicio en ayuda en carretera. Este sector está además representado en la mesa de seguridad nacional de tráfico en carreteras.

El norte de Castilla, 14 de junio de 2000

Guardia civil juzgado por el cobro a grúas de comisiones

El fiscal pedirá hoy dos años de prisión para Fernando V.M., un guardia civil de Tráfico de Sevilla acusado de cobrar comisiones a las empresas de grúas por "concederles" la retirada de vehículos de la vía pública.

Los hechos, según el fiscal, ocurrieron "desde fechas que no se han podido determinar y en un número indeterminado de ocasiones", pero al menos existen pruebas claras de dos casos acaecidos uno en junio de 1994 y otro en julio de 1995.

El guardia civil, adscrito al destacamento de Tráfico de Sevilla, daba preferencia a ciertas empresas de grúa sobre otras cuando les daba aviso para retirar un vehículo averiado de la vía pública, y una vez en el lugar del siniestro les exigía unas 5.000 pesetas "so pretexto de llamar a otra compañía o adoptar otra serie de represalias" según señala el ministerio fiscal en su escrito.

El correo de Andalucía, 13 de marzo de 2000.

Un auxilio "olvidado" por códigos y leyes

Asistencia en carretera. Nueve empresas vallisoletanas del sector se unen a otras para constituir una asociación regional. Les preocupa la competencia desleal y la falta de una normativa. El negocio mueve medio billón de pesetas al año en España.

Se sienten ignorados. Sobre todo por el ordenamiento legal. Las empresas de asistencia en carretera se quejan de que su labor no está debidamente contemplada en las leyes. Peor aún, consideran que el cumplimiento de su tarea choca muchas veces con lo que estas dicen. Por eso, han decidido organizarse. No hay cifras concretas de Valladolid, pero el negocio mueve en España alrededor de 500.000 millones de pesetas al año.

(...) Como explica Rafael Merino, presidente de la Federación Española de Asociaciones de Empresas de Auxilio en Carretera (FEAEAC), "que se nos contemple como un servicio especial para que no tengamos que incumplir la ley cuando, por ejemplo, entramos en el casco urbano de un pueblo donde ha podido volcar un camión a retirarlo". (...) Sin embargo, la mayor preocupación de las empresas de asistencia en carretera de Valladolid y la región se centra en la existencia de otros servicios que, al margen de la ley, actúan sin ofrecer "las mínimas garantías".

"Hay grúas que salen del desguace o, incluso, otras de talleres que aprovechan cualquier accidente para llevarse un coche accidentado sin que su dueño pueda escoger a dónde". Entonces, ¿cuál es la diferencia entre unos y otros?. El lo tiene claro: "nosotros ofrecemos un servicio integral, serio y cualificado. Cuando alguien nos contrata, puede contar con ambulancia, grúa y hasta funeraria".

El día de Valladolid, 14 de junio de 2000.

Las empresas de auxilio en carretera denuncian la falta de regulación del sector Su reconocimiento por parte de la Administración evitaría el intrusismo

Las empresas de auxilio en carretera denuncian la falta de reconocimiento y regulación del sector por parte de la Administración para evitar actuaciones fraudulentas de la competencia desleal. (...) La federación incide en el desigual tratamiento que se da al sector en España en comparación con el resto de países europeos. "En la reglamentación europea, los vehículos de auxilio en carretera están exentos de la obligación de llevar un tacógrafo en las grúas. En España, aunque se dice que tiene que ser así, en las fichas técnicas de los vehículos no se contempla la existencia de la grúa de arrastre, lo que las obliga a tener que portar tacógrafo", comenta Merino.

"Queremos que se nos atienda como a un colectivo porque no sabemos donde enclavarnos. Lo que tenemos claro es que no somos del sector del transporte", manifiesta Merino Calderón quien comenta que "en la última reglamentación del transporte, se exige a estas empresas que tengan un conductor y tarjeta por cada camión que está dado de alta. Un conductor por camión. Si las empresas tuvieran que cumplir esta normativa, tendrían que dar de baja 10.000 camiones en todo el país porque mantenerlos no sería rentable en esas condiciones".

Diario de Valladolid, 14 de junio de 2000



Cambios en el IFRS

En la reunión de la ejecutiva del IFRS, organismo internacional en el que está integrada FEAEAC, celebrada en Bruselas los días 28 y 29 de septiembre, presentó su dimisión Brian Drury, presidente de la federación inglesa, con todo su equipo de colaboradores. En dicha reunión estuvieron presentes don Rafael Merino y don Mariano Fernández Muro en representación de la federación española.

SUBIRBAJA

Ya que lo tienes que hacer... ¿por que no hacerlo bien?

M8274

Capacidad 3.600kg.
Eléctrico 12 y 24 v.
Cable Acero 8mmx46ms.
Guía cable de rodillos.
Mando por Cable de 3,7ms.

W12000

Capacidad 5.400kg.
Eléctrico 12 y 24 v.
Hidráulico
Guía rodillos.
Cable Acero 12mmx25ms.
Mando por Cable

TODO EN CABRESTANTES ELECTRICOS E HIDRAULICOS

Implementos, s.a.
General Pardifias, 112 bis. 28006 Madrid
Tel.: 91 562 38 96 Fax: 91 562 11 85
www.implementos.com

Tarifa orientativa de auxilio, rescate y custodia de vehículos

	Servicio urbano menos de 10 km.	Servicio carretera o más de 10 km	Por km.	Riesgos mayores peligrosidad	Hora de rescate operario	Hora de rescate pluma	Extrarradio
Turismos y motos	5.400 a 8.400	4.800 a 7.200	114 a 162	10 %	4.000 a 6.300	Mínimo 3 h. a 7.560 c/h	10 km.
Furgonetas 2.000 kg. MMA	6.600 a 10.800	5.400 a 9.600	120 a 174	Pactado	4.000 a 6.300	Mínimo 3 h. a 7.560 c/h	10 km.
Furgones 3.500 kg. MMA	13.440	7.200 a 10.800	162	Pactado	7.000	Mínimo 3 h. a 8.400 c/h	10 km.
Camiones 3.501 a 5.000 kg. MMA	16.800	14.400 a 18.000	180	Pactado	7.000	Mínimo 4 h. a 8.400 c/h	10 km.
Camiones 5.001 a 8.000 kg. MMA	19.200	15.600 a 21.600	210	Pactado	7.000	Mínimo 4 h. a 8.400 c/h	10 km.
Camiones 8.001 a 10.000 kg. MMA	21.600	20.400 a 22.800	240	Pactado	7.000	Mínimo 5 h. a 8.400 c/h	10 km.
Camiones 10.001 a 14.000 kg. MMA	24.000	21.600 a 24.000	270	Pactado	7.000	Mínimo 5 h. a 12.000 c/h	10 km.
Camiones 14.001 a 18.000 kg. MMA	26.400	22.800 a 26.400	330	Pactado	4.000 a 6.300	Mínimo 5 h. a 12.000 c/h	10 km.
Cabezas tractoras	22.800 a 26.400	22.800 a 26.400	312 a 342	Pactado	4.000 a 6.300	Mínimo 5 h. a 12.000 c/h	10 km.
Camión de 3 ejes	30.000 a 36.000	30.000 a 36.000	312 a 402	Pactado	4.000 a 6.300	Mínimo 5 h. a 18.000 c/h	10 km.
Camión de 4 ejes	36.000 a 42.000	36.000 a 42.000	330 a 432	Pactado	4.000 a 6.300	Mínimo 7 h. a 18.000 c/h	10 km.
Autobús	24.000 a 30.000	24.000 a 30.000	342 a 402	Pactado	4.000 a 6.300	Mínimo 7 h. a 18.000 c/h	10 km.
Autobús 2 plantas 3 ejes	30.000 a 42.000	30.000 a 42.000	402 a 462	Pactado	4.000 a 6.300	Mínimo 7 h. a 18.000 c/h	10 km.
Desbloqueo	6.000 a 8.400	6.000 a 8.400					

Tarifa para autobuses, furgones y camiones desde 3.500 a 40.000 Kg. MMA

Descripción	Ser. urbano 10Km	Salida grúa
De 3.500 sencilla	12.000 Ptas	12.000 Ptas
De 3.501 a 5.000 Kg MMA	14.000 Ptas	14.000 Ptas
De 5.001 a 8.000 Kg MMA	16.000 Ptas	16.000 Ptas
De 8.001 a 10.000 Kg. MMA	18.000 Ptas	18.000 Ptas
De 10.001 a 14.000 Kg. MMA	20.000 Ptas	20.000 Ptas
De 14.001 a 18.000Kg. MMA	22.000 Ptas	22.000 Ptas
De 18.001 a 26.000Kg. MMA	30.000 Ptas	30.000 Ptas
De 26.001 a 38.000 Kg. MMA	35.000 Ptas	35.000 Ptas
Vehículo trailer vacío	35.000 Ptas	35.000 Ptas
Autocares	25.000 Ptas	25.000 Ptas
Autocares 3 ejes o articulado	35.000 Ptas	35.000 Ptas
Desbloquear transmisión	Incluido	Incluido
Recargo festivos/noct.	50%	50%
Recargo vehí. cargado	25%	25%

Recargo nocturno o festivo	Recargo en carga	Día de custodia
35% a 50%		1.350 c/día
35% a 50%	25% a 35%	1.350 c/día
35% a 50%	25% a 35%	1.440 c/día
35% a 50%	25% a 35%	1.440 c/día
35% a 50%	25% a 35%	1.560 c/día
35% a 50%	25% a 35%	1.800 c/día
35% a 50%	25% a 35%	1.800 c/día
35% a 50%	25% a 35%	1.800 c/día
35% a 50%	25% a 35%	1.800 c/día
35% a 50%		1.800 c/día
35% a 50%	25% a 35%	1.800 c/día
35% a 50%	25% a 35%	1.800 c/día

Precio en pesetas, IVA no incluido

Los rescates, además del precio por hora se tienen que pactar por riesgos mayores (peligrosidad) de la persona o de la máquina, por rotura, o deterioro de los utillajes, o contratación de terceros medios para dicha operación de rescate. Los daños que por motivo de la sustracción pueda sufrir el propio vehículo rescatado (siempre que se utilicen los medios adecuados) son responsabilidad del propietario o persona habilitada al cargo del vehículo, bien estando presente en el momento, o por escrito si se está ausente.

TARIFA PROPUESTA POR FEAEC POR LA INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS GRÚA, BIEN SEA POR SINIESTRO O POR CAUSAS RELACIONADAS CON TERCEROS.

Vehículo ligero hasta 3,5 Tm MMA	Coste diario por inmovilización 25.000 pesetas
Vehículo semipesado hasta 8 Tm MMA	Coste diario por inmovilización 35.000 pesetas
Vehículo pesado más de 8 Tm MMA	Coste diario por inmovilización 50.000 pesetas



La asociación de empresarios de Valencia fue uno de los protagonistas en la elaboración de la tarifa de referencia para vehículos pesados

Km. recorrido	Rescate min. 2h.	Custodia a partir 2º día	Personal auxiliar
135 Ptas/km	7.000 Ptas/h	1.200 Ptas/día	5.000 Ptas/h
150 Ptas/km	7.000 Ptas/h	1.200 Ptas/día	5.000 Ptas/h
175 Ptas/km	7.000 Ptas/h	1.300 Ptas/día	5.000 Ptas/h
200 Ptas/km	7.000 Ptas/h	1.500 Ptas/día	5.000 Ptas/h
225 Ptas/km	10.000 Ptas/h	1.500 Ptas/día	5.000 Ptas/h
275 Ptas/km	10.000 Ptas/h	1.500 Ptas/día	5.000 Ptas/h
300 Ptas/km	10.000 Ptas/h	2.000 Ptas/día	5.000 Ptas/h
350 Ptas/km	15.000 Ptas/h	2.000 Ptas/día	5.000 Ptas/h
350 Ptas/km	15.000 Ptas/h	2.000 Ptas/día	5.000 Ptas/h
300 Ptas/km	15.000 Ptas/h	2.000 Ptas/día	5.000 Ptas/h
350 Ptas/km	15.000 Ptas/h	2.000 Ptas/día	5.000 Ptas/h
Incluido	Incluido	0	0
50%	50%	0%	50%
25%	25%	0%	25%

¿Cuántos años tiene?

Puede calcular con bastante exactitud la antigüedad de un vehículo con ayuda de la siguiente tabla. La matrícula que ofrecemos en cada provincia corresponde a la última otorgada a fecha 31 de diciembre de cada año.

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Alava	VI	1951-K	2098-L	0888-M	9274-M	8783-N	7030-P	7510-S	7595-T	0060-V	3265-W	8061-X
Albacete	AB	8082-L	8712-J	9036-K	8682-L	8323-M	5251-N	2825-O	9182-O	5151-S	6446-T	9374-U
Alicante	A	9962-BG	9716-BN	9458-BV	0646-CB	2426-CG	5206-CK	8069-CP	3019-CW	3788-DC	8145-DU	6606-EF
Almería	AL	2397-M	8605-N	3432-P	7125-S	1587-U	2884-V	6187-W	8802-X	3699-Z	1181-AC	6517-A
Ávila	AV	2377-E	6873-E	1199-F	5325-F	9691-F	2762-G	6167-G	9032-G	2196-H	9911-H	4784-I
Badajoz	BA	1000-M	5647-N	0222-P	4245-S	9267-T	9066-U	9410-V	8442-W	8436-X	1364-Z	6701-AB
Baleares	PMB	6888-AW	1070-BC	7161-BG	8135-BK	1131-BP	9225-BT	2086-BV	9700-CD	2625-CL	1229-CU	5500-DH
Barcelona	B	4439-JU	1343-KV	5394-LY	1288-MX	4123-NW	0158-ON	3114-PH	9408-PZ	7804-SV	1802-TV	1949-LV
Burgos	BU	1381-L	4770-N	5170-N	5036-O	0930-M	8361-M	6155-N	2691-O	9893-O	2000-U	4814-X
Caceres	CC	1577-I	1072-J	0839-K	0304-L	0930-M	8361-M	6155-N	2691-O	9893-O	2000-U	4814-X
Cádiz	CA	6302-AR	1442-AG	2530-AK	9330-AM	7415-AS	6238-AU	6581-AW	5004-AV	6832-BB	4075-BF	6992-BJ
Castellón	CS	6203-T	9791-V	8621-X	4957-Z	2643-AC	5607-AD	1714-AG	7254-AH	4272-AK	4152-AM	8056-AP
Ciudad Real	CR	6016-K	9284-L	2111-N	3993-O	5957-P	3701-S	1945-T	9121-T	7879-U	7235-F	0666-G
Córdoba	CO	7416-LU	0346-K	2258-Z	2543-AC	4554-AE	9572-AG	5535-A	8996-AK	4690-AM	4437-AP	6976-AI
Coruña, La	C	2015-AM	5183-AS	7028-AV	7352-AV	9929-BC	5681-BG	3940-BK	9558-BM	8532-B5	1267-BW	8358-BZ
Cuenca	CU	8815-E	5159-F	0954-G	6157-G	1501-H	5233-H	9152-H	2863-I	6495-I	1032-J	6542-J
Cáceres	CE/CI	8063-AE	8827-AI	4902-AM	7271-AP	0592-AU	8034-AV	7892-AX	7221-AZ	8735-BC	5382-BG	7464-BK
Granada	GR	5621-S	0077-N	3768-X	5989-Z	0239-AD	6988-AE	4833-AH	0049-AK	7947-AL	1193-AL	0380-AP
Guadalajara	GU	9541-D	4290-E	9069-E	3399-F	8026-F	1277-G	4844-G	7910-G	1193-AL	5178-H	9880-H
Girona	GI	5127-AD	7506-AG	9486-AI	9167-AI	8931-AN	4509-AS	2100-AU	8270-AV	5814-AX	8154-AZ	4896-BD
Huesca	HU	7895-H	5844-I	2960-I	9066-I	5607-K	0637-L	6164-L	1668-M	7592-M	4787-M	3214-O
Huelva	H	7418-K	1927-M	5157-N	6121-O	7054-P	4931-S	3808-T	2004-M	1341-V	2760-W	6108-X
Jalón	J	6130-L	1548-N	6166-O	0569-S	6020-T	7039-U	8223-V	7522-W	8612-X	8612-X	9164-Y
León	LE	9691-O	4182-S	8494-T	1831-V	6010-W	6956-X	3213-X	3685-Y	3607-Z	0668-AC	3761-AD
Lerida	L	8110-O	3821-S	7837-T	0422-V	3577-W	3213-X	3685-Y	3607-Z	0668-AC	3761-AD	9019-AE
Lugo	LU	3746-K	4396-L	4177-M	3278-N	3522-O	1105-P	9376-P	6839-S	5088-T	4474-U	5220-V
Madrid	M	5958-AN	1572-AV	9453-LU	8107-MW	0591-OC	5694-OZ	2162-SB	8628-TB	1247-LF	2118-VK	9093-VW
Málaga	MA	5978-JK	6978-KP	9453-LU	8107-MW	0591-OC	5694-OZ	2162-SB	8628-TB	1247-LF	2118-VK	9093-VW
Melilla	ME	2935-C	5030-C	7341-C	9720-C	2218-D	4215-D	6207-D	8188-D	0309-E	2802-E	5701-E
Murcia	MU	6147-AH	5931-AM	1410-AI	3104-AV	4284-AZ	7661-BC	3391-BG	8900-BI	8897-BM	7666-BI	4607-BV
Navarra	NA	9188-W	1282-Z	2001-AC	1671-AF	4579-AH	1986-AK	9848-AL	7106-AN	7014-AS	0171-AV	6493-AX
Orense	OR	8140-I	7284-K	7238-L	5989-AM	5933-N	4015-O	2865-P	0308-S	8524-S	7799-T	8246-U
Palencia	P	3947-F	9382-F	4419-G	9227-C	4301-H	7981-H	2151-I	5619-I	9406-I	4254-J	9926-I
Palmas, Las	CC	6227-AK	1611-AP	9268-AT	4664-AW	3982-AZ	6358-BC	9014-B	2406-BL	8667-BP	0743-BW	6165-CB
Pontevedra	PO	8860-AD	5571-AH	0300-AI	4655-AN	0938-AT	0799-AB	3276-A	3335-AZ	7615-BC	4862-BG	7012-BK
Salamanca	SA	8580-I	8042-K	6675-L	4831-M	3645-N	0885-O	0817-O	5190-P	2243-S	0494-T	9776-T
S.C. Tenerife	TF	6781-AG	1122-AM	9446-AN	5965-AT	2927-AW	1606-AY	9191-BB	8299-BE	9422-BJ	4954-BN	5333-BU
Cantabria	S	2565-T	2073-V	9335-W	5113-Y	0831-AB	2569-AC	5076-AD	6918-AE	0149-AH	6156-AL	5072-AL
Segovia	SG	4911-E	9862-E	4566-F	8958-F	3437-G	6785-G	0619-H	3617-H	7112-H	0981-I	5638-I
Sevilla	SE	7094-AX	6655-BF	3213-BM	4211-BU	8265-BZ	2768-CF	8083-CJ	0137-CN	9463-CI	6554-CY	4254-DG
Soria	SO	1774-D	4796-D	7504-D	0096-E	2988-E	5178-E	7433-E	9415-E	1596-F	4337-F	7563-F
Taragona	T	3371-X	9738-Z	3188-AD	3506-AG	6532-AH	3721-AJ	8292-A	3991-AP	2665-AT	6277-AV	4741-AV
Tenife	TE	2884-E	6921-E	0735-F	4397-F	8400-F	1438-G	4517-G	7112-G	0119-H	4007-H	8371-H
Valencia	V	0644-CV	0233-DG	0192-DS	1794-DZ	5855-EJ	7669-Y	3994-EX	5540-FI	8782-IM	6962-Z	2562-AE
Valladolid	VA	8706-P	4169-T	9299-U	2144-W	6518-X	7669-Y	0166-AB	0811-AC	2776-AD	6765-AF	4047-AH
Vizcaya	BI	4304-AX	1399-BC	5259-BG	7321-BK	1643-BP	6743-BT	6405-BW	0945-BZ	7792-CC	9518-CG	7422-CL
Zamora	ZA	9379-F	4579-G	9436-G	4855-H	8935-H	8935-H	3007-I	7561-I	1708-I	6390-J	7557-K
Zaragoza	Z	6447-AD	5678-AH	1798-AL	7355-AN	3515-AT	3281-AV	4409-AX	3806-AZ	5397-BC	2264-BG	3002-BK

Grúas y ambulancias lucharán por intereses comunes

ANEA se integra en FEAEAC

El pasado día 24 de octubre la Asamblea General de la Federación Nacional de Empresarios de Ambulancias (ANEA), ratificó el acuerdo adoptado por el presidente con la Federación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera para integrar al colectivo de las ambulancias en dicha federación.

Con este acuerdo, se pretenden unificar actuaciones, intereses y reivindicaciones, a la vez que solicitar de la Administración pública la debida atención para los múltiples problemas que aquejan a ambos sectores.

Con esta unión, a la vez que se garantiza la máxima agilidad de actuación asistencial (sanitaria y mecánica) ante accidentes de tráfico, se trata, asimismo, de lograr la dignificación de dos sectores de vital importancia en nuestra sociedad.

ENRIQUE CORDERO RUMBO
Presidente de ANEA



TRANSPORTES INTERNACIONALES DE VEHÍCULOS
ASISTENCIA MECÁNICA
PORTAVEHÍCULOS CUBIERTO
SERVICIO GRÚAS 24 HORAS - DEPÓSITO DE VEHÍCULOS - SEGUROS GENERALES



Mejor proteger que curar

La seguridad en nuestro trabajo es un aspecto fundamental que no debemos descuidar. Y dentro de este capítulo existe una apartado que no siempre es valorado adecuadamente: nuestra vestimenta.

Los empleadores están obligados a suministrar a sus trabajadores ropa y equipos de protección apropiados, a fin de prevenir los riesgos de accidentes o de efectos perjudiciales para su salud.

Ley 31/1995 de prevención de riesgos laborales

Los EPI vestimentarios diseñados para condiciones normales de uso, en que sea necesario señalar individualmente la presencia del usuario, deberán incluir uno o varios dispositivos o medios, oportunamente situados, que emitan un resplandor visible, directo o reflejado de intensidad luminosa y propiedades fotométricas y colorimétricas adecuadas.

Real Decreto 1407/92 vestuarios adecuados para señalar visualmente al usuario

Se entenderá por equipo de protección individual cualquier equipo destinado a ser llevado o sujetado por el trabajador para que le proteja de unos o varios riesgos que puedan amenazar su seguridad o su salud, así como cualquier complemento o accesorio destinado a tal fin.

Real Decreto 773/1997 disposiciones mínimas de seguridad y salud.

Informe de las gestiones realizadas por el despacho jurídico de FEAEAC

Avanzamos



Desde mediados del mes de febrero FEAEAC ha delegado los aspectos jurídicos de su trabajo diario en un prestigioso despacho de abogados. El balance del primer semestre de trabajo se lo ofrecemos a continuación para que nuestros asociados conozcan las gestiones que se están llevando a cabo.

Representación Institucional

- ◆ Reunión en el mes de marzo con el Director General de FF.CC. y Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, D. Juan Miguel Sánchez, a fin de presentarle la Asociación y exponerle los principales problemas del sector de auxilio en carretera, adjuntándole por escrito los mismos.
- ◆ Reunión en el mes de abril con el Subdirector General de Ordenación y Normativa del Ministerio de Fomento, D. Emilio Sidera Leal, a fin de ampliar la exposición realizada al Director General y profundizar en las reivindicaciones de FEAEAC en relación con la supresión del requisito de antigüedad máxima de los vehículos; posibilidad de utilización del PMR de los vehículos-grúa independientemente de la clase de autorización para el transporte que tienen otorgada, e implantación del "color unitario" en el sector.

- ◆ Reunión en el mes de marzo con el Inspector General de Transportes, D. Alfonso Sánchez, a fin de exponerle los criterios jurídicos que permiten la circulación de los vehículos-grúa sin necesidad de instalar aparato tacógrafo, y hacer entrega de sanciones impuestas por ese órgano para que procediese a su anulación.
- ◆ Reunión en el mes de abril con el Consejero Técnico de Ordenación y Normativa del Ministerio de Fomento, D. Jesús M. Zarzuela, a fin de preparar la siguiente reunión con el Subdirector.
- ◆ Reunión en el mes de marzo con el Jefe de Inspección del Transporte del Ministerio de Fomento, D. Julio Sáez, a fin de solucionar los problemas derivados de las injustas sanciones impuestas por no uso del tacógrafo.
- ◆ Asimismo han sido concertadas reuniones con el Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, Director General de Alimentación y Consumo de la Comunidad de Madrid y Director General de FF.CC. y Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento.
- ◆ También se han realizado contactos personales con el Presidente de la Junta Arbitral de la Comunidad de Madrid, D. Francisco Sánchez González, la Secretaría de la Comisión Permanente del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial y la Subdirección del Servicio de Defensa de la Competencia.

Tacógrafos

Confección de un escrito dirigido a la Inspección General de Transportes, fundamentando la improcedencia de esas sanciones que se presentó personalmente al Inspector General, D. Alfonso Sánchez, exponiéndole el problema en toda su extensión y haciendo entrega de los expedientes sancionadores por el tramitados para que procediera a su anulación, solicitándole que diera orden a Guardia Civil y CC.AA., para que no se tramiten más sanciones por ese motivo. Resultado de todo ello, en el mes de marzo pasado la Inspección General procedió a estimar las solicitudes realizadas en nombre de FEAEAC cursando orden en ese sentido a Guardia Civil y anulando las sanciones presentadas. Por otro lado, y debido al elevado número de sanciones firmes por este tema que han sido injustamente impuestas a los asociados de FEAEAC, pero que no pueden ser ya recurridas en vía administrativa ordinaria (e incluso muchas de ellas están en vía ejecutiva o de apremio), el despacho de abogados ha preparado los fundamentos de un Recurso Extraordinario de Revisión, único medio jurídico de intentar anular dichas sanciones en el estado actual. Para que esta vía prospere será necesaria la colaboración de todos los asociados, para lo cual ya se ha dado traslado de las oportunas instrucciones mediante una circular informativa.

Pesos y cargas

Desde hace más de un año, la Guardia Civil de Tráfico está controlando y sancionando a los vehículos ligeros que arrastren remolques, superando en conjunto las 3,5 toneladas de carga útil y no estén provistos de autorización para vehículo pesado. Se ha trabajado para combatir tal medida dentro de nuestro sector, para lo cual se han mantenido sendas reuniones con el Director General de FF.CC. y Transportes por Carretera, D. Juan Miguel Sánchez y el Subdirector de Ordenación y Normativa, D. Emilio Sidera, así como varios contactos con el Inspector General de Transportes, D. Alfonso Sánchez y gestiones con el Consejo Superior de Seguridad Vial. En las mismas, la Administración mostró su preocupación por el problema manifestando su voluntad de estudiarlo detenidamente. Esta serie de entrevistas han ido acompañadas de la presentación de escritos exponiendo el problema, razonando lo desacertado de tal interpretación jurídica (tanto en el plano real como en el estrictamente legal), y promoviendo soluciones. Tras la contestación recibida por parte del Inspector General de Transportes en la que, persiste en su criterio, hemos programado una reunión para septiembre / octubre con el Director General de FF.CC. y Transportes por Carretera.

Otras Actuaciones

- ◆ Por la importancia que tienen las Juntas Arbitrales de Transporte en la resolución de conflictos derivados del incumplimiento de los contratos, nuestros abogados han realizado las gestiones oportunas para introducir a FEAEAC en la composición de las mismas participando con un vocal en la Junta.
- ◆ En relación con los abusos

que en sus condiciones contractuales perpetran las compañías de asistencia en viaje frente a las empresas de auxilio en carretera, nuestro servicio jurídico, tras un pormenorizado estudio de los contratos suscritos por diversos asociados con varias de estas compañías, ha realizado diversas gestiones ante el Servicio de Defensa de la Competencia a fin de sentar las bases de una eventual denuncia contra estas compañías por estar realizando prácticas abusivas y contrarias a la competencia consistentes, entre otras, en la fijación de precios, condiciones de la prestación de los servicios y resolución unilateral de los contratos.

- ◆ Respecto al llamado "color unitario" que FEAEAC intenta establecer para homogeneizar a las empresas de auxilio y rescate en carretera, se ha elevado la propuesta a la Dirección General de FF.CC. y Transportes por Carretera a fin de que apoye y avale la misma ante Tráfico, estando pendiente la presentación mediante el Consejo de Seguri-

dad Vial de una propuesta definitiva. El Ministerio de Fomento, ha manifestado en las reuniones mantenidas, su no oposición a la implantación de tal medida.

- ◆ En el ámbito de la Comunidad de Madrid, se ha concertado una entrevista con el Director General de Consumo, ponente de un proyecto de Decreto regulador del servicio de grúa, a fin de exponer las alegaciones ya efectuadas a dicho proyecto mediante un informe que este despacho confeccionó en el pasado mes de abril.
- ◆ Por último es preciso señalar otras actuaciones realizadas tales como, la asistencia jurídica de un asociado que fue detenido por la Guardia Civil, dos denuncias sobre aspectos disciplinarios de miembros de la Benemérita, y el examen de documentación fiscal y contable de la Asociación.

Estudios e Informes Jurídicos

- ◆ Informe-Estudio sobre la estructura asociativa de FEAEAC en relación a la normati-



- va vigente en materia de asociaciones.
- ◆ Análisis de la incidencia del Reglamento CEE/881/92 en el sector del auxilio y rescate.
- ◆ Circular informativa sobre Orden ministerial del plan de Ayudas al abandono de la actividad de transportista.
- ◆ Consideraciones Jurídicas a las Memorias técnicas de la Comisión Técnico-jurídica de la Asociación.
- ◆ Informe preceptivo en la tramitación del Decreto regulador del Servicio de Grúa en la Comunidad de Madrid.
- ◆ Dictamen en relación al actual estado jurídico-asociativo del sector de auxilio y rescate en carretera y pautas para su desarrollo.
- ◆ Instrucciones para la ampliación de FEAEAC.
- ◆ Informe preceptivo en la tramitación del Decreto del Servicio de Talleres en la Junta de Andalucía.
- ◆ Informe sobre delimitación legal del concepto mercancías propias o privadas frente al de servicio público.
- ◆ Informe sobre el amparo legal de las reparaciones en carretera.
- ◆ Circular informativa sobre acciones a plantear ante el Tribunal de Defensa de la Competencia.
- ◆ Circular informativa sobre el Plan de Inspección 99-00.
- ◆ Circular informativa sobre criterios interpretativos para la imposición de sanciones por carencia de autorización amparadas en el exceso de capacidad de carga útil.
- ◆ Informe-Memoria sobre fundamentos en contra de la consideración del PMR como carga.
- ◆ Circular informativa sobre anulación de sanciones por carencia del aparato tacógrafo y soluciones posibles.
- ◆ Circular informativa sobre la figura de las Juntas Arbitrales de Transportes.

Quadis: precios competitivos y entrega inmediata

La red de concesionarios del Grupo Quadis ha cerrado un acuerdo con FEAEAC para ofrecer una amplia gama de vehículos listos para trabajar a precios competitivos y con un amplio abanico de servicios complementarios.



Quadis nació como tal hace 5 años, sus fundadores tenían muy asumido que este nuevo modelo de gestión empresarial aportaría aire fresco al sector. Se basaban para ello, en su

experiencia anterior, en la intención de ofrecer los mayores niveles de servicio y atención al cliente, en la tecnología más avanzada, en las economías de escala que generaría este nuevo concepto y en el equipo de profesionales

que constituía la diferencia entre dos coches iguales. Hoy podemos afirmar que no se equivocaban, el Grupo Quadis celebra en este año sus 60 años de presencia en el mercado de la automoción en España, y lo hace como líder absoluto de ventas del sector, 29.000 vehículos vendidos en el ejercicio pasado, 22 marcas comercializadas, 28 concesionarios y 78 puntos de venta.

La satisfacción y la fidelización del cliente es el objetivo prioritario de los profesionales que componen el equipo humano de la compañía y por ello Quadis ofrece a todos sus clientes:

- ◆ Servicio crédito Quadis: la mejor financiación en el menor tiempo.
- ◆ Correduría de seguros Segursol: máximas coberturas al coste más reducido.

◆ Adquisición vehículos "online": por Internet a través de nuestra web (www.quadis.es) con todas las posibilidades que ello ofrece.

◆ Retocs: empresa de chapa y pintura rápida.

◆ Fórmula Q: filial que comercializa vehículo usado.

◆ Central de recambio original: con más de 60.000 referencias distintas.

◆ Departamento de Empresas y Corporaciones.

El Departamento de Empresas y Corporaciones de Quadis especializado en ventas de flotas a empresas, dentro de su política de estar siempre atento a las necesidades y demandas de sus clientes, ha llegado a un acuerdo con la Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera (FEAEAC), para ofrecer grúas a todos los asociados a un precio muy competitivo y en un

MARCAS Y MODELOS OFERTADOS

Volkswagen LT-46 D.E.E 4025 PMA 4,6 T
Equipamiento de serie: aire acondicionado, ABS, salida toma de fuerza.
Carrocería: Foima FPD-35
Precio: 4.930.000 pesetas

Nissan Cabstar E TL 110.45/3 cabina fija
Equipamiento de serie: aire acondicionado.
Carrocería: Foima FPD-35
Precio: 4.275.000 pesetas

MB Sprinter 413 CDI D.E.E. 4025
Equipamiento de serie: aire acondicionado, ABS/ABD, salida toma de fuerza.
Carrocería: Foima FPD-35
Precio: 5.991.400 pesetas

Mitsubishi Canter FE largo D.E.E. 3760
Carrocería: Foima FPD-60
Precio: 5.884.680 pesetas

Isuzu NPR70P D.E.E. 3815 PMA 6,2T
Carrocería: Foima FPD-60
Precio: 6.275.000 pesetas

Condiciones de la oferta

- ◆ Todos los precios incluyen el IVA y son válidos para operaciones pagadas al contado. Su vigencia está determinada por los cambios de tarifas que puedan realizar los fabricantes. No está incluido en el precio los gastos de matriculación, el impuesto de circulación ni el seguro. En el momento de formalizar la reserva es necesario realizar un depósito del 10 por ciento del importe final del vehículo.
- ◆ El periodo de garantía de los vehículos viene determinado por cada fabricante. Sobre la plataforma se extiende una garantía de doce meses contra cualquier defecto de fabricación.
- ◆ El plazo de entrega será en función de las previsiones realizadas. El vehículo se entregará en las instalaciones de Foima en Barcelona.

plazo récord. Para ello se ha elegido a FOIMA, S.A., como empresa líder en el sector de la fabricación de grúas. El objetivo es claro: dar un servicio de calidad a todos los

asociados de FEAEAC y paliar los largos plazos de entrega existentes en este momento en el sector para suministrar un vehículo de estas características.

Congreso Regional de Castilla y León

A mediados del mes de junio, alrededor de setenta empresas de auxilio en carretera de Castilla y León se dieron cita en Tordesillas para analizar los problemas del sector y trazar una política de actuación común.



La localidad vallisoletana de Tordesillas se convirtió en el mes de junio en el punto de mira del sector del auxilio en carretera. Aquí se celebró un encuentro de empresarios de Castilla y León y se sentaron las bases para trabajar en común desde esta comunidad autónoma. El objetivo principal fue aunar esfuerzos entre los empresarios del sector y solicitar, por ejemplo, que en caso de siniestro se acuda al servicio de grúa más cercano y que cuente con los requisitos y prestaciones necesarias para el suceso.

Este segundo congreso de la Federación de Asociaciones de Empresas de Auxilio en Carretera de Castilla y León sirvió para nombrar a los delegados de cada asociación

provincial y los de la federación regional. Tan sólo Ávila y Soria quedaron sin representación. Entre los proyectos más cercanos que se propuso la federación regional destacan su presentación a las Mesas de Seguridad Vial y Tráfico y del Transporte de la comunidad con el objetivo de que se regule su actividad como sector independiente.

Tras la unión de las empresas castellano leonesas se pretende crear un frente capaz de ser escuchado por la Junta de Comunidades con el fin de exponer los problemas propios de esta región. Se pide una normativa específica para las empresas de auxilio en carretera, que las distinga de una empresa de transportes por carretera, que las proteja de la competencia desleal y que las

contemple a la hora de legislar las carreteras.

Competencia desleal

Los asistentes pusieron sobre la mesa temas ya conocidos en otras regiones como la existencia de servicios que operan la margen de la ley sin ofrecer unas mínimas garantías. También aquí han de luchar con grúas que salen del desguace o de talleres de reparación y aprovechan cualquier accidente para cargar un coche sin ni siquiera contar con la aprobación del propietario del coche.

Según declaró Rafael Merino, presidente de FEAEAC, "queremos que la Administración nos ayude a evitar actuaciones fraudulentas de la competencia desleal. Talleres y desguaces se llevan el beneficio en la reparación o en el siniestro y no en el propio porte. Estas grúas son las que suelen contratar las compañías de asistencia porque una empresa legalmente constituida, con personal y medios les pide unos precios más altos por tarifas. (...) Esto va en perjui-

Profesionalizar el sector
Uno de los problemas que se detectaron durante este segundo congreso regional de Castilla y León es el de la falta de conductores con experiencia y conocimientos de mecánica. Para el presidente regional, Ernesto Rodríguez, esto está camino de solucionarse. "A partir de otoño, y tras las conversaciones mantenidas con el Instituto Nacional de Empleo, se impartirán en todo el país cursos de formación en asistencia en carretera"

cio del sector y del propio ciudadano al hacer desaparecer a empresas legalmente constituidas y en condiciones de prestar un buen servicio". Otro tema sobre el que se discutió es sobre el desigual trato que se da al sector en España en comparación con otros países europeos. En la reglamentación europea, los vehículos de auxilio en carretera están exentos de la obligación de instalar un tacógrafo en las grúas. En España, aunque se dice que tiene que ser así, en las fichas técnicas de los vehículos no se contempla la existencia de la grúa de arrastre, lo que las obliga a tener que portar tacógrafo. También se trató la uniformidad externa de los vehículos pertenecientes a empresas acogidas a la federación.

Ejecutiva de la Federación Castellano-Leonesa de Empresas de Auxilio en Carretera (FEGLEAC)

- Presidente
D. ERNESTO RODRÍGUEZ GRANDE
- Vicepresidente
D. AURELIO GONZÁLEZ MIGUEL
- Secretario
D. JOSÉ M^o CALVO RAMOS
- Tesorero
D. PEDRO SEGUÍN PUERTAS
- Vocal
D. CEFERINO SÁNCHEZ

¿Es legal retener un vehículo?

La ley nos permite retener un vehículo transportado hasta haber cobrado el trabajo o porte realizado. Este caso está recogido en el artículo 1.600 del Código Civil que dice: "El que ha ejecutado una obra en cosa mueble tiene derecho de retenerla en prenda hasta que se le pague."

Vehículos abandonados

FEAEAC desea orientar a sus asociados sobre los pasos a seguir para los casos de vehículos abandonados en base. Comuníquese al juzgado el abandono del vehículo. El juzgado deberá notificarlo al ayuntamiento. El ayuntamiento se pondrá en contacto con el propietario del vehículo para comunicarle su abandono. La no contestación a dicho requerimiento vendrá seguida de la comunicación en el tablero de anuncios del ayuntamiento, tanto del propietario del vehículo como del depósito, durante un periodo de 30 días. El vehículo se achatará según la ley de residuos sólidos, hecho que se notificará al propietario.

Certificación y Aseguramiento, valor añadido.

MADRID: Pº de la Castellana 117, 2º C. 28046 Madrid. Tel: 91 571 1742 Fax: 91 579 11 67

ZARAGOZA: Madoz 26, 2.ª pl. 5.ª 7. 50009 Zaragoza. Tel: 976 44 23 00 Fax: 976 41 08 00

VALENCIA: Av. Agust. N.º 1. 46100 Sagunto. 46121 Valencia. Tel: 96 509 26 96 Fax: 96 509 26 99

GIJÓN: Colón 10, 2.ª pl. 1.ª 15100 Gijón. Tel: 98 534 36 47 Fax: 98 535 70 19

BARCELONA: VÍCTOR BALAGUER 100. 08039 Barcelona. Tel: 93 239 11 66 Fax: 93 232 61 82

ESTADOS DE CERTIFICACIÓN Y ASEGURAMIENTO
e-mail: certificacion@magbol.com
http://www.magbol.com



ANDALUCIA

ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL ANDALUZA DE AUXILIO EN CARRETERA (OEMAC)

Desde la Asociación Andaluza podemos afirmar que se está realizando la entrada en el siglo XXI con buen pie. No sólo se sigue adelante con todas las reivindicaciones planteadas desde un principio, sino que los logros y éxitos se van sucediendo gradualmente, lo cual es más que esperanzador.

La difusión mediante diferentes reuniones con administraciones

públicas y con compañías ha supuesto que hoy día en Andalucía sea unánime la intención de todos los frentes de apoyar la legalización del Sector del Auxilio y Rescate en Carretera, y el reconocimiento de las particularidades de nuestras empresas y sus necesidades.

Esto ha supuesto que cada vez sean más el número de socios, y

por tanto de adeptos a los objetivos por los que luchamos en esta Asociación Andaluza. De hecho, la intervención de los socios es cada vez más dinámica y comprometida con la Asociación, por lo que desde esta época agradezco una vez más el apoyo incondicional brindado por todos los socios, que de forma abrumadora han participado en las dos Asambleas Generales celebradas los pasados 21 y 22 de Junio, dando su unanimidad a todos los acuerdos adoptados.

Todo ello ha tenido como consecuencia no sólo la consolidación de nuestra Asociación, sino la creación de la Federación Andaluza de Empresas de Auxilio en Carretera, la cual aglutina una red de Asociaciones Provinciales a lo largo de toda Andalucía. Con ello se pretende que el socio pueda no solamen-

te participar en la actividad promovida en toda Andalucía, si no también tener más a su alcance nuestro apoyo a través de la Asociación de su provincia.

Agradecer al propio tiempo el abrumador apoyo por parte de la Junta Directiva de la Federación Nacional, gracias a la cual nuestro impulso ha podido ser más fuerte.

Sin embargo, el éxito actual de la ya constituida Federación Andaluza, no debe dar lugar al relax del triunfalismo, si no que debe servir de estímulo para seguir en esa línea, y no parar hasta que consigamos solucionar todos los problemas de nuestro sector. Así pues, ...AHORA MÁS QUE NUNCA: SEGUIMOS ADELANTE.

Antonio Cerván

Informe del gabinete jurídico de la Asociación Andaluza de Auxilio en Carretera

La actividad del gabinete jurídico de la Asociación Andaluza ha sido frenética desde un principio, no sólo por el abundante número de socios, sino también por todo lo que en el ámbito jurídico y legal hay por hacer en un sector en el que nunca se había hecho nada. La tarea diaria de este gabinete jurídico se divide entre asesoramiento permanente y coordinación con la Junta Directiva en las diferentes acciones de gestión y negociación ante la Administración y compañías de seguros; y por otro lado, un apoyo legal constante al socio.

Así, en esa labor cotidiana de apoyo legal al socio no sólo hemos tenido la oportunidad de defender los intereses de nuestros asociados en el planteamiento de recursos de multas en la Dirección General de Transportes, y Jefaturas Provinciales de Tráfico; y resolución de conflictos relacionados con las Tarjetas de Transportes; sino que hemos llegado a orientar jurídicamente la problemática legal de algunas empresas asociadas en temas tan dispares como seguridad e higiene en el trabajo. Destacar que defendiendo los intereses de uno de nuestros asociados en relación a una multa por no llevar tacógrafo hemos llegado hasta el Defensor del Pue-

blo Andaluz, el cual nos ha dado la razón en cuanto a la no obligatoriedad de su utilización en las grúas del sector. Últimamente, incluso hemos tenido la oportunidad de proceder a la creación de todos los Estatutos y Actas Fundacionales de la Federación y las distintas Asociaciones Provinciales prácticamente en un tiempo récord. Actualmente nos hallamos inmersos en un ambicioso proyecto de Redacción de una Reglamentación del Sector del Auxilio y Rescate en Andalucía, siendo esta Comunidad "pionera" en cuanto a esta normativa se refiere, como explicaremos a continuación.

Apoyo institucional

Por parte de la Junta Directiva de la Asociación Andaluza, contando siempre con el apoyo incondicional de la Federación Nacional se ha desplegado un ambicioso plan de acción promovido ante la Junta de Andalucía, consiguiéndose una presencia constante en todas las Consejerías con competencia en el sector, sin dejar cabo suelto alguno. En pocos meses, partiendo prácticamente de la nada, se ha llegado a desarrollar un arduo calendario de trabajo con las cuatro Direcciones Generales competentes: Dirección General de Trabajo y Segu-

ridad Social a cargo de Don Fco. Javier Guerrero; Dirección General de Formación, Don Antonio Toro, Dirección General de Industria, Don Francisco Bencía; y Dirección General de Transportes, Don Miguel Durbán. Todos estos Directores Generales han brindado una acogida excepcional a todas y cada una de las reivindicaciones y peticiones formuladas por A.A.-A.C., hasta tal punto que incluso han llegado a "rivalizar" sobre cuál prestaba un mayor apoyo a los fines de nuestra Asociación.

Las reuniones mantenidas con los Directores Generales de Trabajo y Seguridad Social, y de Formación no han podido ser más fructíferas. Ambos han mostrado su respaldo a las solicitudes de subvención en materia de formación para nuestro sector. Así pues, hoy podemos estar orgullosos de que se haya llegado a presentar en ambas Direcciones Generales una Solicitud de Subvención sobre el Curso Avanzado de Auxilio en Carretera por más de 72.000.000 de pesetas. De ello, sin duda podemos estar seguros que se va a beneficiar la actividad empresarial de todos nuestros asociados en Andalucía.

Por parte del Director General de Industria se nos han abierto todas las puertas, prestando

su colaboración a toda la problemática que se le plantea por nuestra Junta Directiva. Así se nos ha brindado la oportunidad, como Asociación Andaluza representativa del sector del auxilio en carretera, de participar en la elaboración del borrador del nuevo Reglamento andaluz de Talleres, siendo acogidas nuestras propuestas en los apartados referentes a nuestra actividad. Del mismo modo, el Sr. Director General, una vez que le planteamos la problemática de la diversificación de las empresas dedicadas a la grúa, ya que algunas constan como empresas de auxilio y rescate, y otras son parte de talleres de reparación se mostró su con-



formidad a la aprobación de la creación de un Registro de Empresas y otro de Vehículos del Sector en Andalucía.

Color único

Pero ello, no queda ahí, en materia de Transportes se ha llegado a plantear una serie de reivindicaciones, actualmente en estudio por la Dirección

General, tras una excelente acogida. Se trata, entre otras de la creación de una normativa que recoja la obligatoriedad de implantación del Color Amarillo Calcita, MB 1243, en todos los vehículos dedicados al sector; tarjeta específica así como IAE propio del sector del Auxilio y Rescate en Carretera; no afectación a los vehículos del sector por las normas generales de MMA, Tara y Dimensiones; exención de tacógrafo recogida en reglamentación; implantación de un Registro de Vehículos y de Empresas del sector en Andalucía; necesidad de obtención por las aseguradoras de asistencia de una Autorización Administrativa y un Certificado Oficial de Profesionalidad para intermediar en el transporte; habilitación a A.A.A.C. para compulsar de documentos de transporte; y necesidad del titular de la tarjeta de transporte específica de estar en posesión del título del Curso Avanzado de Asistencia en Carretera.

En este momento podemos afirmar que, por parte del Director General de Transportes de la Junta de Andalucía, contamos con su apoyo incondicional respecto a la implantación obligatoria del color amarillo en los vehículos de auxilio en carretera, y que tal apoyo lo iba a remitir directa-

mente a las próximas reuniones que con los Directores Generales del resto de las Comunidades Autónomas se van a realizar en el Ministerio de Fomento.

Por lo tanto, estamos en condiciones de afirmar que, dentro de la Federación Nacional, la Asociación Andaluza ha logrado ser la pionera en conseguir el respaldo de la propia Administración Autónoma en todas sus reivindicaciones, adelantándose al resto de las comunidades. Pero debemos reconocer que, ha sido de indudable incidencia el apoyo de la Federación Nacional, tanto a través de su Junta Directiva como de su Secretaría Técnica a todas las acciones emprendidas hasta la fecha. En definitiva, estamos en condiciones de afirmar que se ha conseguido recabar en nuestro sector una atención especial por parte de una Administración Andaluza, pionera en su apoyo respecto al resto de comunidades, para conseguir el tan ansiado objetivo de que se haga "un traje a la medida para el sector del Auxilio y Rescate en Carretera", sin que nos veamos forzados a "apanarnos con uno hecho a la talla del sector del transporte".

Servicio de calidad

Estos acontecimientos han dado lugar a una "oportunidad

Histórica" para nuestra Asociación Andaluza, dado que la propia Junta de Andalucía está esperando que se le remita un Borrador de Reglamentación del Sector del Auxilio y Rescate (en definitiva "las medidas del traje", actualmente en elaboración por este Gabinete Jurídico. Ello, evidentemente, supondría el hito de la consecución definitiva de una normativa que contemple las especialidades de este sector, y sus peculiaridades, lejos de la problemática que, como todos sabemos, genera la aplicación a estas empresas de las leyes del transporte. Asegurándose, en definitiva una alta calidad del servicio, y el que todas las empresas del sector, grandes y pequeñas, operen en las mismas condiciones de igualdad y oportunidad, sin trabas insalvables. Todo este esfuerzo, como todos, tiene tarde o temprano su fruto, no siendo pues casualidad el rotundo éxito alcanzado en las dos asambleas generales extraordinarias que tuvieron lugar el pasado 21 y 22 de Junio, en Alcalá de Guadaíra (Sevilla) y Ojigares (Granada), respectivamente. Contando con la intervención del Sr. Cerván, Presidente de la Federación Andaluza, Sr. Vázquez, Secretario General de la Federación Nacional, y Sr. Fernández Muros, Vice-

presidente Primero de la Federación Nacional. El apoyo de los socios fue inmensurable, lográndose la unanimidad en todas y cada una de las votaciones, acordándose: la aprobación del color amarillo unitario en todos los vehículos del auxilio-rescate en carretera, mostrando su abrumador apoyo en este sentido tanto todos los presentes, tanto socios, como no socios; la aprobación de un precio unitario para los servicios; la ratificación de la Federación Andaluza; apoyándose en la Junta Directiva en la posibilidad de utilizar medidas de presión, llegando si es necesario a huelga del sector; promoción de elecciones sindicales; y aprobación del plan de acción de trabajo propuesto por la Junta Directiva. En ambas asambleas se ha batido el récord de participantes, al propio tiempo que se ha logrado contar con numerosas incorporaciones de nuevas empresas asociadas, demostrándose una vez más que todo el esfuerzo ha merecido la pena. No obstante, tan alto listón no da lugar si no a la responsabilidad de mantener el mismo nivel de lucha y entusiasmo para que, en definitiva, se mantenga lo conseguido, dentro de un sector, como el Auxilio en Carretera, en el que como todos sabemos queda tanto por hacer.

ASTURIAS

Asociación de Empresarios de Auxilio en Carretera del Principado de Asturias (AEACPA)

no en el que, no sin tesón y esfuerzo, esperamos ir cumpliendo esos objetivos a corto y medio plazo tan necesarios en nuestro sector y que fortalezcan no sólo el funcionamiento interno de la asociación, sino también nuestra imagen externa y las actuaciones frente a terceros.



A finales del pasado semestre ha quedado formalmente constituida AEACPA (Asociación de Empresarios de Auxilio en Carretera del Principado de Asturias). Con gran afluencia de miembros del sector y el apoyo de la coordinadora nacional, a lo que hemos de sumar un denodado interés y una enorme ilusión, hemos conseguido quizás lo más difícil: la puesta en marcha de tal proyecto. Con ello, se ha emprendido un camino sin retor-



Asociación Aragonesa de Auxilio en Carretera (AARAC)

Fundada el 2 de diciembre de 1999

El día 24 de mayo de 2000 se realizó en Villanueva de Gállego (Zaragoza) la presentación de la Asociación Aragonesa de Auxilio en Carretera (AARAC) a la que asistieron los compañeros del Gremio de Asistencia en Carretera de la Comunidad Autónoma de Aragón. Dicha reunión estuvo copresidida por la Ejecutiva Nacional de la federación FEAEAC. En el acto estuvo presente como invitado el Teniente Coronel Jefe de Tráfico y como medio de comunicación contamos con El Heraldo de Aragón. Asistieron también las asociaciones de Cataluña y Madrid.

Las empresas carroceras Foima, Luna, Reyca y Monza y los concesionarios Mercedes Agreda, Autonicolás Mits-

ARAGÓN

bishi, Iveco Motortrans, Man Lizaga y Ford Zarcón estuvieron presentes y a ellos les agradecemos el haber estado representados en un acto tan importante para nosotros.

En el acto, que estuvo enmarcado por un clima de gran cordialidad y emotividad, salieron a la palestra todos esos temas que por una u otra razón nos preocupan sobremanera, poniendo de manifiesto una vez más que sin la unión, sin el apoyo de todos nosotros las tareas y cometidos que nos quedan por emprender serán mucho más duros.

Hemos de luchar para que se nos reconozca como empresas de asistencia en viaje que somos, y hemos de luchar también, porque influye en nuestra propia credibilidad, para que se nos exija estar preparados. La impartición de cursos de calidad, de atención al cliente y de seguridad en el trabajo son fundamentales para incrementar el valor añ-



didado de la prestación de nuestros servicios. Ello servirá para, junto a otras acciones, elaborar unas tarifas adecuadas en contraprestación a la prestación de nuestros servicios.

Es necesario recordar que el 90 por ciento de nuestras empresas son "familiares". Que son el fruto del trabajo y tesón de un conjunto de "personas" que luchan con su tiempo y dinero para salir a flote y que en estos momentos, más que nunca, pasa por dificultades. Y no es, ni mucho menos, mostrar derrotismo sino todo lo contrario. Para que una situación cambie, es necesario ser conscientes de la misma. Y cambiar... hacia delante.

Es necesario dignificar nuestro trabajo y nuestro sacrificio. Es necesario unimos para luchar por nuestros derechos frente a la Administración (local, nacional y europea) y frente a las compañías de seguros. Y es de agradecer, y justo notificar que un gran

número de compañeros ya se han adherido a nuestra asociación, pero también es de denunciar que otros muchos todavía no lo han hecho. Y no denuncia como reproche, sino denuncia como reflexión. Solamente con el apoyo del resto de las empresas del gremio podrá una empresa "en singular" progresar hacia un futuro que debe ser y será prometedor. Hemos de olvidarnos de rencillas personales y luchar por un futuro común sin personalismos. Todos queremos lo mejor para el gremio. Los actuales dirigentes de la Junta de la Comunidad Autónoma de Aragón estamos trabajando en pos de estos logros y no medimos el esfuerzo realizado, ni las horas de sacrificio empleadas, pero

sí nos gustaría que todos participáramos y sintiéramos como nuestra la asociación. Todos somos partícipes de los resultados y debemos ser partícipes también, como no puede ser de otra manera, del trabajo previo. Aunque solamente sea, como mínimo, apoyo moral. De cualquier forma, nuevamente reiterar que en el esfuerzo estarán los resultados y que, en un alto porcentaje, depende de nosotros mismos la viabilidad del sector. Aunque yo, personalmente, creo en él y apuesto firmemente por él. Un saludo a todos los trabajadores-emprendedores del gremio desde una tierra, que es la vuestra.

ENRIQUE LAHOZ



BAL EARES

Asociación Balear de Empresas de Auxilio en Carretera (ABEAC)

Fundada el 12 de diciembre de 1999

Una vez más ha llegado el verano a nuestras islas, provocando un aumento del número de personas que nos visitan. Ello conlleva un crecimiento de la cantidad de vehículos que circulan por nuestras carreteras, acarreamos un mayor número de averías y también desgraciadamente un aumento de accidentes de circulación. Esta situación que se produce

cada año nos lleva a aumentar nuestro volumen de trabajo extraordinariamente con un número bastante superior de salidas y servicios que prestamos a nuestros clientes. Ante esta situación, les aconsejamos que extremen las medidas de seguridad con el fin de evitar riesgos innecesarios, utilizando chalecos reflectantes, triángulos de avería, conos, etc. Señalizando de la

mejor manera posible el lugar donde vamos a desarrollar el servicio de auxilio. Con el cumplimiento de estas normas evitaremos los accidentes laborales, un grave problema que no para de aumentar año tras año y mejoraremos nuestra calidad de servicio, eficacia, profesionalidad y nuestra propia seguridad. Despidiendo estas líneas animando a que intenten profundizar



en las ventajas que el asociacionismo nos ofrece a todas las empresas que todavía no forman parte de la Asociación Balear de Empresas de Auxilio en Carretera.

MANUEL FERNÁNDEZ LUQUE

CATALUÑA

A partir del 1 de diciembre

Los Mossos asumen competencias en toda Cataluña

Estimado señor:
A partir del día 1 de diciembre de 2000 los Mossos de Escuadra asumirán las competencias en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor en la totalidad de las carreteras de Cataluña, les solicitamos toda la información que dispongan en relación a los servicios de asistencia en carretera que estén asociados a su organización. Fundamentalmente sería interesante disponer de la siguiente información:

- ◆ Relación de empresas de grúas de asistencia.
- ◆ Dirección de la base de las grúas y dirección de sus oficinas, en caso de no coincidir.

- ◆ Teléfonos de las grúas, tanto de las oficinas como de urgencia, ya sean móviles y/o fijos.
- ◆ Disponibilidad horaria.
- ◆ Ubicación y ámbito geográfico que cubren.
- ◆ Tipología del servicio y número de unidades disponibles (para turismos, vehículos de gran tonelaje, plataformas, etc.)

- ◆ Si disponen de recintos para depósito de vehículos y cual es su capacidad.

Atentamente,
FRANCESC JIMÉNEZ
COORDINADOR DE LA DIVISIÓ
CENTRAL DE TRÀFIC

Benvolgut senyor:
Ates que el dia 1 de desembre del 2000 el Cos de Policia Mossos d'Esquadra assumeix les competències en matèria de trànsit i circulació de vehicles a motor a la totalitat de les carreteres de Catalunya, us sol·licitem tota la informació que disposeu en relació als serveis d'assistència en carretera que estinguin associats a la vostra organització. Fonamentalment seria interessant disposar de la següent informació:

- ◆ Relació d'empreses de grues d'assistència.
- ◆ Adreces d'on tenen la sortida les grues i adreces de les seves oficines, en cas de no coincidir.

- ◆ Telèfons de les grues, tant de les oficines com d'urgència, ja siguin mòbils i/o fixes.

- ◆ Disponibilitat horària.
- ◆ Ubicació i àmbit geogràfic que cobreixen.
- ◆ Tipologia del servei i nombre d'unitats disponibles (per turismes, vehicles de gran tonatge, plataformes, etc.)

- ◆ Si disposen de recintes per dipòsit de vehicles i quina es la seva capacitat.

Ben atentament,
FRANCESC JIMÉNEZ
COORDINADOR DE LA DIVISIÓ
CENTRAL DE TRÀNSIT

Acuerdo ACEAC y UPTC

Con el fin de cubrir las necesidades de nuestros autónomos individuales, hemos firmado un acuerdo de colaboración entre la asociación catalana y la asociación UPTC donde ofrecemos a todos los asociados de Cataluña los siguientes servicios a través de un equipo de profesionales expertos en estos temas.

- ◆ Asesoría fiscal y contable
- Asesoramiento sobre régimen tributario
- Declaraciones trimestrales de IRPF
- Declaraciones trimestrales de IVA
- Declaraciones anuales de IVA
- Declaraciones individuales renta y patrimonio
- Confección libros oficiales
- Reclamaciones y recursos

- Servicio de consultas
- ◆ Gestiones administrativas
- Tramitación de documentos en Conselleria de Transports
- Tramitación de documentos a la seguridad social
- Tramitación de documentos a la hacienda pública
- Tramitación de documentos en Jefatura de Tráfico
- Tramitación de lucro cesante

- Solicitud de etiquetas identificativas
- Información general de tramitaciones administrativas
- ◆ Asesoría jurídica
- Asesoramiento legal
- Gestión y recursos de multas
- Asesoramiento, cálculo y tramitación
- Servicio de consultas

- ◆ Formación
- Cursos de materias peligrosas ADR
- Cursos de capacitación para el curso de transportistas de mercancías por carretera
- Cursos de informática
- Cursos de inglés
- Cursos para la obtención del carné de taxista
- ACEAC por un gasoleo profesional



Miembros de la primera plataforma que convocó la protesta, con una marcha lenta por las rondas el día 15 de septiembre de 2000; y que convocó para los días 2, 3 y 4 de octubre a los profesionales para pedir reivindicaciones al gobierno catalán.

ACEAC por un gasoleo profesional

La Asociación Catalana de Empresas de Auxilio en Carretera (ACEAC) junto con otras asociaciones del sector han formado la Plataforma Intersectorial por el Gasoleo Profesional en Cataluña. Durante el mes de septiembre convocó diversos actos de protesta por la subida del precio de los carburantes y ha solicitado su integración en la Plataforma Nacional de Consumidores de Carburantes. Recientemente han hecho pública la siguiente denuncia. Las asociaciones ATAC CONDAL, AGTC, ACEAC, STAC, TRANSCOMT, UPTC-UGT, firmantes de la Plataforma Catalana de Consumidores de Carburantes, denunciaremos la actitud beligerante y de coacción tomada por las empresas de transportes Azkar, T-2 y otras, ante los transportistas que secundaron la manifestación en defensa de una reducción de los costos del gasoleo. Advirtiendo a estas empresas que no admitiremos ni permitiremos estas actuaciones llevadas a cabo contra nuestros asociados, considerando esta actitud antidemocrática y anti-constitucional.

Así mismo, denunciaremos el comportamiento irregular y poco coherente llevado a cabo por el superintendente de la Guardia Urbana, prohibiendo la entrada a taxistas en el cinturón de las rondas que querían incorporarse a la manifestación, y por las declaraciones efectuadas a los medios de comunicación: "que se sancionará a todos aquellos transportistas que circularan a marcha lenta", y así lo hizo, sancionando a algunos manifestantes que reivindicaban un derecho. Consideramos que esta actitud tomada por este responsable está fuera de lugar, ya que el día anterior a la manifestación se mantuvo una reunión en la sede de la delegación del Gobierno con el señor Planells y el mismo, habiendo llegado a ciertos compromisos por ambas partes. Hacemos un llamamiento a todos los autónomos del transporte, cooperativas, pequeña y mediana empresa, para que se sumen a la plataforma y que se enclaven (asocien) en las organizaciones que ya existen. Entre todos lo podemos conseguir.

GHORTA
902 31 61 91

EMPRESA ESPECIALIZADA EN SERVICIOS DE GRÚAS Y TALLERES

¡Ahora incorporamos un nuevo servicio para el automóvil!

SERVICIO DE TALLER



24 HORAS

Socio de FEAEAC nº 369

CANTABRIA

Hace unos meses me he visto obligada a enviar al subsector de Cantabria de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil la siguiente carta.

Muy señor mío:
Como miembro de la Asociación Cantabra de Vehículos de Auxilio en Carretera, de la Federación Española de Asociaciones de Empresas de Auxilio en Carretera, paso a informarles de los servicios que esta empresa tiene, ya que según ustedes no consta en su base de datos. Nuestra empresa se denomina Automóviles Serna, S.L. Disponemos de dos grúas portacoche, camión Mercedes para transportar hasta tres vehí-

culos, y una segunda en la cual puede transportar otro vehículo. Nuestros teléfonos 24 horas son 942751091 y 609751091, disponemos de cualquier servicio y a cualquier hora sin perjuicio ninguno. Esperamos que en lo sucesivo, cuando el destacamento de Tráfico de Reinosa requiera algún servicio de grúa, efectúen la llamada a las grúas de la zona y no sólo a una de ellas en concreto, que es lo que en la actualidad está ocurriendo. Sin otro particular, atentamente:

María del Mar Serna Izquierdo.

La situación es que en la zona de Reinosa se efectúan las llamadas de teléfono a grúas desde teléfonos particulares y no se realizan directamente desde el Cota. Que es en realidad quien debería realizar las llamadas a las grúas. En algunas ocasiones he acudido yo personalmente a accidentes y me han comunicado que ya se había avisado a la grúa y después de localizar la compañía de seguros hemos sabido que aún no se había llamado al servicio de asistencia que correspondía al vehículo, creemos que en Reinosa existe el pasteleo pero que a mí no me toca ninguna ración. Pues no hace demasiado tiempo que un agente me comuni-



có que en la carretera mandaba él y que le "jodía" ver a una mujer por ella. Señores míos, yo tengo un negocio y yo como de las grúas y el come del uniforme que representa y de mis impuestos que ya son demasiados los que pago, y como una autoridad que representa se deberá comportar como el cargo que ocupa. Creo que las contestaciones que me dio no son propias de un agente de la autoridad, pues si ellos no respetan al ciudadano, ¿quien les puede respetar a ellos?

MARÍA DEL MAR SERNA IZQUIERDO

CANARIAS

Estimados compañeros y asociados, me es grata la noticia recibida de la federación en la cual consolidamos más nuestros esfuerzos. Siguiendo nuestra ruta, de fortalecernos día a día ante todas las adversidades que se nos presentan, este asociado, como muchos de ustedes, se enfrenta diaria-

mente ante las administraciones públicas con la fe y el respaldo de esta federación. Expongo el problema común del almacenamiento de los vehículos abandonados en nuestras bases, ya que se hace incontrolable. Y para colmo de males, las entidades públicas nos sancionan por este

almacenamiento. Problema que, no obstante, ni las entidades públicas pueden resolver, como es el caso de este asociado que lleva batallando con una sanción propuesta por el Gobierno de Canarias de 1.800.000 pesetas. Sanción que define como acumulación de chatarra a vehículos almacenados con sus placas identificativas a la espera de resoluciones judiciales. Y como entiendo que nuestras empresas prestan un servicio de almacenamiento temporal de estos vehículos que están en situación conflictiva, no se nos debería sancionar, sino subvencionar. Pues somos nosotros quienes ponemos nuestro esfuerzo particular y terrenos privados para tal fin. Como en el anterior escrito, publicado en el número 4 de infoANEAC, y sin ánimo de

molestar a nadie o a quien se sienta aludido, este representante en Canarias de nuestra federación FEAEAC, sigue reiterando y pidiendo la colaboración de las diferentes fuerzas públicas (guardia civil, policía nacional y policía local de los diferentes municipios de las islas) para que nos ayuden a poder prestar un mejor servicio con mejor calidad a los ciudadanos. Que exijan a las diversas empresas de grúas que se encuentren en absoluta legalidad para prestar dichos servicios. Que, de alguna manera, respalden a las empresas que se esfuerzan en mantenerse ante la legalidad exigida por las distintas entidades públicas y gubernativas. Sin otro particular, se despide atentamente:

JUAN MANUEL PERDOMO LASSO



Bases

Oficinas y Taller mecánico

Guas Asistencia 24 h.

Todos los tonelajes

Auto Grúas de Asistencia, S.L.

Tel. 93.460.34.35
93.460.34.77

RESCRANE

GRUPO M. FONS C/ Pi y Gisbert, 47.
08930 San Adrián del Besos BARCELONA Telf.: 93 381 85 27 - Fax: 93 462 11 63
1976-2001 25 años a su servicio

GRÚAS, ACCESORIOS Y COMPLEMENTOS PARA VEHÍCULOS DE ASISTENCIA Y RESCATE. EQUIPOS ELECTRÓNICOS



CASTILLA Y LEÓN

Federación Castellano Leonesa de Empresas de Auxilio en Carretera (FECLEAC)

Empezamos una nueva etapa después del periodo vacacional y también empezamos con nueva directiva en varias autonomías. En la nuestra comenzamos con la ilusión de mirar hacia el futuro y con la esperanza de superación día a día, luchando por la meta de poner a nuestro sector donde se merece tanto en imagen como en seriedad, servicio, reconocimiento y respeto del trabajo bien hecho. En esta nueva etapa es labor de todos los asociados el adquirir compromiso y contribuir, aunque sea con un pequeño grano de arena, a que poco a poco esto

vaya logrando objetivos, algo que te motiva para seguir adelante en busca del fin que se persigue. Es entendible que todos tenemos responsabilidades en nuestros negocios y a veces robamos algunas horas de ocio y de sueño para meterlas en nuestro negocio, pero es trabajo de todos el apoyar, aportar experiencias y exponer sugerencias. Un trabajo en equipo siempre da mejores resultados y motiva a sus representantes para seguir adelante. En la reunión que se celebró en Tordesillas el pasado 13 de junio quedó bastante patente la importancia que

tiene el asociacionismo sobre todo para defendernos ante las administraciones públicas, que en corto plazo pretenden cambiar algunos decretos ley que nos pueden repercutir de forma importante en nuestros sistemas de trabajo, económicos y de crecimiento. A la vez, informamos a los socios y no socios que los delegados de la Federación Castellano Leonesa son los siguientes: don Ernesto Rodríguez Grande por Valladolid, don José María Calvo Ramos por Salamanca, don Aurelio González Miguel por Burgos, don Alberto



Urquía Sánchez por Segovia, don Pedro Seguí Puertas por Zamora y don Ceferino Sánchez por León. Esperamos y deseamos merecer vuestra confianza deseando que nos informéis también de problemas, sugerencias e inquietudes para poder actuar y merecer el cargo que nos habéis encomendado.

ERNESTO RODRÍGUEZ

EXTREMADURA

Asociación Extremeña de Empresas de Auxilio en Carretera (ASEXTEAC) Fundada el 12 de diciembre de 1999



Desde Extremadura y como presidente de esta asociación, quisiera intentar dar a conocer nuestra tierra que también es la vuestra. No quisiera hablar en esta ocasión de nuestro trabajo de auxilio en carretera, más bien como se aproximan las vacaciones solo un teléfono por si hiciera falta en Cáceres 608 70 30 08 en Mérida 924 38 90 36 y en Plasencia 927 41 64 46. Estos teléfonos son de los responsables de la asociación en Extremadura. Nos divide la geografía extremeña "el camino", la carrete-

ra N-630, que empieza dicho camino en el Puerto de Baños de Montemayor, donde en el siglo XXI hay que hacer con ciertos vehículos maniobras para poder continuar. Bueno, está prevista la autovía, pero ¿cuánto vale una vida humana?, nada porque desde este puerto hasta Mérida caen como moscas. Pasamos Plasencia, ciudad encantada, perla del Valle del Jerte, la Vera, el Valle del Jerte, las Hurdes. Tres rutas a cuál mejor de gastronomía y riqueza humana. Plasencia, Cáceres, precioso el Tajo y el

pantano de Alcántara, uno de los pantanos más grandes de Europa, con un maravilloso puente romano, el Puente de Alcántara, pero no olvidemos que seguimos en la carretera N-630 Gijón-Sevilla, y como he dicho antes, el camino más bonito de España. Cáceres, ciudad monumental patrimonio de la humanidad, al tener que decir mucho de las tres ciudades que cruza la carretera N-630, en sucesivos artículos hablaremos de ellas, y como no de Badajoz, de sus grandes regadíos e industrias, etc.

Cáceres-Mérida, 70 kilómetros, hemos dejado a un lado Montánchez, jamón de pata negra del que ya hablaré. Mérida, capital de la autonomía, con su teatro romano, museos, circo, etc. Ciudad para dedicarle todo un artículo. Mérida, Almendralejo, Villafranca de los Barros, Los Santos de Maimona, Fuente de Cantos, Monasterio y Santa Olalla de Calá, que ya está en Huelva. Mérida está un poco más contenta porque de camino está pasando la autovía, espero que se realice pronto toda la carretera N-630, ya que salvaremos vidas, y gracias a Dios tendremos menos trabajo por accidentes por culpa de la carretera N-630.

Desde Extremadura para España.

DOMÍNGUEZ CUESTA

CARROCERIAS HISPALMS, S.L.



Fabricante de carrocerías y porta-vehículos de rescate en carretera

Distribuidor oficial de grúas Fassi y trampillas elevadoras Erhel



Ctra. de Sevilla - Málaga, km. 4,3
Alcalá de Guadaíra
Tfno.: 95 563 18 07



GRÚAS ANTONIO MOJÓN

MECÁNICA - CHAPA - PINTURA
NEUMÁTICOS
SERVICIO DE GRÚA
24 Horas

Telf. y Fax: 988 44 03 74
móvil: 630 06 70 64

Ctra. Xunqueira 58-D - ALLARIZ - ORENSE

GALICIA

ASOCIACIÓN GALLEGA DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA (AGEAC)



El día 25 del mes de octubre del año en curso, se celebró en El Grove (Pontevedra), la Asamblea constituyente de la Asociación Gallega de Empresas de Auxilio en Carretera. Asistieron a la misma 48 empresarios del sector con base en todas las provincias de Galicia, la Asamblea contó entre los asistentes con la significativa presencia del presidente de la Federación Española de Asociaciones de Empresas de Auxilio en Carretera (FEAEAC), D. Rafael Merino Calderón, del presidente de la Asociación Madrileña de Empresas de

Auxilio en Carretera (AMEAC), D. José Antonio Palmeiro, así como del presidente de la Asociación Andaluza de Empresas de Auxilio en Carretera (AAAC), D. Antonio Cerván, los cuales informaron a los presentes, de la situación en sus respectivas áreas de influencia y de la conveniencia de crear la Asociación Gallega. Después de diversas intervenciones de carácter informativo, se procedió a la elección por unanimidad de la primera Junta Directiva de la asociación, la cual quedó constituida como sigue:

presidente: D. Manuel Mariñas Castro.
secretario general: D. Lino Vidal Lorenzo.
vicepresidente y delegado en Pontevedra: D. Juan Taracido Sobral
vicepresidente y delegado en La Coruña: D. Eduardo Fraga Freire
vicepresidente y delegado en Lugo: D. Luis López Balmañor
tesorero: D. Jorge Varela Álvarez.
Seguidamente tomó la palabra el presidente para agradecer la confianza y el honor de su nombramiento y prometió tra-

bajar para que la asociación iniciara su andadura con ritmo fuerte y sostenido, siendo sus objetivos principales:

- 1º Legalizar la misma ante la Administración Autonómica
- 2º Crear las diferentes asociaciones de ámbito provincial
- 3º Defender los intereses de la asociación dentro del sector del transporte.
- 4º Regular y ordenar el sector del auxilio en carretera en el ámbito autonómico.
- 5º Defender los intereses de los asociados ante la administración y clientes.
- 6º Actuar de puente entre los asociados y la asociación nacional
- 7º Ingresar y canalizar ayudas al sector, provenientes de la administración
- 8º Organizar cursos de formación de auxilio en carretera.

MANUEL MARIÑAS CASTRO

OTROS TIEMPOS PARA LA ASISTENCIA

Asociaciones de auxilio en carretera y compañías y clubes de asistencia en viaje se reunieron el pasado mes de octubre en Madrid y Barcelona, dando origen a un foro de diálogo que busca acercar posturas entre ambos sectores.

En defensa de los intereses de los empresarios de auxilio en carretera acudieron dirigentes de la federación nacional y de las asociaciones catalana y valenciana. Frente a ellos se sentaron representantes de Ada, Adac, Aide, Anwb, Arag, Asitur, Ayuda General, Cea, Coris, Elvia, Europ, Europea, Inter Partner, Mapfre, Mondial, Pelayo, Racc y Winterthur. También se contó con la presencia de un representante de la Dirección General de Transportes. Tanto el representante de la Generalidad de Cataluña como los de Ima Ibérica, Racc

y Reale Asistencia excusaron su ausencia. El primer encuentro se celebró en Barcelona, y comenzó con la exposición por parte del presidente de FEAEAC de las iniciativas destinadas tanto a mejorar la profesionalidad del sector, como a lograr el reconocimiento de las administraciones como colectivo singular dentro del transporte. Manifestó también la voluntad de la federación y de las asociaciones de poder tener un diálogo estable y continuado con las compañías y clubes de asistencia. Por otra parte, dado que algunas de las iniciativas propuestas por la federación a las administra-

ciones afectan también a las compañías de asistencia sería deseable contar con las opiniones y aportaciones de este colectivo. Se debatieron temas relacionados con la planificación como clave del éxito para dar un buen servicio y sobre la rentabilidad, un factor determinante para la continuidad de nuestras empresas. Se expuso que la ética en los negocios se tendría que aplicar en nuestro sector: respetar las zonas y aplicar unos contratos anuales para que las empresas no se encuentren desprotegidas a merced de algún responsable de proveedores. Se hizo especial hincapié en aquellos aspectos más preocupantes: falta de mano de obra cualificada y su costo, aumento de las primas de los seguros, excesivo aumento del precio del gasoil, esperas telefónicas, finalizados, complejidad burocrática y precios. Otro tema de preocupación general fue la rotulación/abandono de las grúas, el cual mereció una atención especial en el debate. También se habló de los nuevos sistemas de transmisión de información. Las compañías de asistencia y clubes valoraron positivamente el foro, al mismo tiempo que ofrecieron su colaboración para la profesionalización del sector así como su predisposición a encontrar, manteniendo su independencia y características propias, elementos comunes para mejorar la gestión de la asistencia. Fue también petición general de las compañías de asistencia que los foros o reuniones tuvieran continuidad, pero que a estos asistieran todas las compañías y clubes.

pié en aquellos aspectos más preocupantes: falta de mano de obra cualificada y su costo, aumento de las primas de los seguros, excesivo aumento del precio del gasoil, esperas telefónicas, finalizados, complejidad burocrática y precios. Otro tema de preocupación general fue la rotulación/abandono de las grúas, el cual mereció una atención especial en el debate. También se habló de los nuevos sistemas de transmisión de información. Las compañías de asistencia y clubes valoraron positivamente el foro, al mismo tiempo que ofrecieron su colaboración para la profesionalización del sector así como su predisposición a encontrar, manteniendo su independencia y características propias, elementos comunes para mejorar la gestión de la asistencia. Fue también petición general de las compañías de asistencia que los foros o reuniones tuvieran continuidad, pero que a estos asistieran todas las compañías y clubes.

Segundo encuentro
Una semana después se repitió la experiencia con las empresas domiciliadas en Madrid. El presidente de la federación nacional hizo una exposición de varias iniciativas como crear una mesa de trabajo, paliar la ilegalidad que hay y la importancia de tener un diálogo continuado para reforzar nuestro sector.

Volvieron a ponerse sobre la mesa las preocupaciones de los empresarios de la grúa por la planificación como clave para dar un buen servicio y se abordó la cuestión de la rentabilidad como factor determinante para la continuidad de las empresas en un momento en que ya que no quedan más agujeros para apretarse el cinturón. Surgió también el tema de la rotulación dejando encima de la mesa la gran inversión y costes que significan para las empresas el tener que disponer de varias unidades para poder realizar el servicio. En este sentido se expresaron los representantes de diversas compañías de asistencia como el Sr. Juan Carlos Rodueau (Mapfre) quien hizo una exposición corporativa ya que su empresa ha apostado por la política de imagen, la Sra. Soledad Martín (Asitur) que comentó que la rotulación no era un tema prioritario en su empresa y que eran sus propios proveedores los que se ofrecían para rotular sus unidades, la Sra. Ana Sierra (Mondial) expuso que sus clientes se identificaban con la rotulación. Los empresarios expusieron

su preocupación por el alto coste que representa para las empresas de grúas la gestión, la telefonía y la operativa. Se recalcó que también significa un alto coste el aumento del gasoil, los seguros, las largas esperas en las gestiones con las centrales de alarmas y las diferentes formas de finalizar los servicios. La gestión cada día es más compleja y que se debería dar un giro brusco a la asistencia en general. Al término de la reunión, el presidente de FEAEAC informó de varias iniciativas por parte de la Federación contra algunas compañías de asisten-

cia debido a sus contratos, sanciones y poca fidelidad. Esto provocó sorpresa y desaprobación de forma generalizada entre las compañías. El representante de la federación nacional quiso dejar bien claro que se limitaba a ser honesto con el foro, y que esto había sido la propia inercia de unas actuaciones anteriores en las cuales no se había podido negociar con las partes implicadas, llevando a la federación a actuar como representante de sus afiliados y que se tendría que negociar al margen del nuevo foro de diálogo que se había creado.

EL FUTURO ESTÁ EN HACER OTRO TIPO DE GESTIÓN EMPRESARIAL

Después de cada reunión y tras varias conversaciones telefónicas soy de la opinión de seguir con más fuerza que nunca con el Foro de Diálogo que hemos emprendido las asociaciones de todas las comunidades autónomas. Estas reuniones no se han montado por capricho de nadie sino por necesidad, ya que la asistencia está literalmente en la U.V.I., y entre todos tenemos que encontrar el antídoto que contrarreste las oligarquías financieras. Aunque con múltiples contradicciones, la reflexión sobre la situación nos lleva a confirmar una clara predisposición al diálogo y a mostrar nuestra capacidad de movilización y nuestra organizada infraestructura. Al mismo tiempo se trata de implicar en el diá-

logo a un sector que asume el conflicto actual muy grave. No hay que emplear con ligereza palabras como "oportunistas" o "hipocresía". Tenemos que ser consecuentes antes de aceptar un riesgo. Esta historia viene de lejos, y espero que no vaya para largo, y se pueda resolver a corto plazo y esto permita a todo el mundo vivir con dignidad y no pasar de un traje de luto a un baile de disfraces. Estamos obligados a cambiar en todo para que no nos tengamos que arrepentir de nada, y cuando digo de nada, me refiero a todo lo que compone nuestra gestión empresarial y asumir el riesgo que ello representa que nunca será tanto como el de la situación actual.

FRANCESC ROVIRA

Por **1 minuto** de atención **300 minutos** en llamadas



Superbono 300

- * Por 11.500 pts. al mes 300 minutos en llamadas.
- * Sin cuota de alta ni cuota mensual.
- * Con el terminal **Ericsson T28** o **Motorola V3670**.
- * Con **cargador de mechero**, kit de **manos libres** y **funda**.
- * Sin coste de establecimiento de llamada.
- * Una vez gastados los 300 minutos la tarifa es:



Para más información dirjanse a:

Paseo de la Habana, 19 posterior (Madrid)
Tel. 91 561 20 88

Amena se reserva el derecho de cambiar de modelo de terminal por otro de la misma gama.

Algunas compañías podrían estar ofreciendo contratos abusivos

Defendemos la libre competencia

El departamento jurídico de FEAEAC ha comenzado a estudiar diversos contratos de asistencia firmados entre empresas de grúas y compañías de asistencia por si pudieran existir conductas o supuestos eventualmente ilícitos.

La pasada primavera entró en vigor una nueva Ley de Defensa de la Competencia que aboga por un mercado libre y que podría revelar prácticas contrarias a la libre competencia en los contratos con las compañías de asistencia. Este texto normativo prohíbe los acuerdos o prácticas concertadas o conscientemente paralelas que tengan el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o en parte del mercado nacional, no permitiendo la fijación de precios o de otras condiciones comerciales o de servicio, ni el reparto del mercado entre dichas empresas.

Estos comportamientos consisten en un concierto de voluntades de dos o más operadores, que mediante un comportamiento armonizado de todos ellos, provocan una afectación negativa de la competencia. Se es consciente de que por diversas compañías de asistencia en viaje se están produciendo situaciones similares a estas prácticas. Se observan en diferentes contratos, si no una identidad, sí una similitud en cuanto a las condiciones de contratación, precios y exigencias. Esto podría presuponer un acuerdo tácito de voluntades de manera que lleguen a afectar negativa-

mente la libre competencia protegida por esta Ley. Otro aspecto que nos afecta es el denominado abuso de posición dominante. Esta norma prohíbe abusos consistentes en la imposición de precios no equitativos y especialmente, la subordinación de la celebración de los contratos a la aceptación de prestaciones complementarias que no guarden relación con el objeto de los mismos. Con respecto a esto, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres establece que "las tarifas de transporte público y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte deberán cumplir la totalidad de los

costes reales en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada armonización y un razonable beneficio empresarial y una correcta prestación del servicio o realización de la actividad, no dejando de retribuir, en su caso, las prestaciones complementarias."

Está constatado cómo las compañías aseguradoras imponen tarifas de forma unilateral. Igualmente exige la identificación de vehículos e instalaciones, vinculando de este modo la actividad empresarial a concretas compañías y quedando al arbitrio de las condiciones que quieran imponer. Todas estas exigencias podrían ser constitutivas de un supuesto de abuso de posición dominante que conduce a una explotación abusiva de la otra parte contratante al utilizar esa posición de dominio en el mercado para obtener unas ventajas que serían

impensables en condiciones de normal y leal competencia. En la nueva Ley se añade la prohibición de la ruptura de la relación comercial sin que haya existido aviso previo por escrito y con un plazo mínimo de antelación de seis meses. Hasta ahora las compañías se autofacultan para rescindir los contratos en cualquier momento y de forma unilateral. También es novedad la prohibición de obtener, bajo la amenaza de ruptura de las relaciones comerciales, una serie de precios, condiciones de pago, modalidades de venta no recogidas en las condiciones generales que se tengan pactadas.

FEAEAC insta a aquellos asociados que dispongan de contratos en los que pueda reflejarse alguno de los casos citados, los hagan llegar a la sede de la asociación para proceder a una evaluación jurídica.

Por pactar precios 60.000 millones de sanción a las aseguradoras italianas

Un total de 38 compañías aseguradoras italianas han sido sancionadas con una multa por un importe global superior a los 60.000 millones de pesetas. Tras diez meses de investigación, se ha descubierto que estas aseguradoras pactaban los precios de sus productos en el ramo de automóviles. Al parecer, los pactos se venían produciendo desde 1993 y en este periodo de tiempo había causado un perjuicio a los automovilistas estimado en 582.000 millones de pesetas. Anteriormente a esto, en marzo de este año, el Gobierno italiano aprobó la congelación de los precios de las primas durante un año.

FEAEAC pide la exención para las grúas

Una nueva normativa de control en relación con los transportes públicos por carretera amenaza nuestro trabajo con una mayor carga de tareas burocráticas difíciles de cumplir dadas las características de nuestras empresas. FEAEAC ha solicitado que se nos de un trato especial.

Nuevas normas de control de transporte público



Fruto de los acuerdos suscritos el pasado mes de octubre entre el Ejecutivo y las asociaciones de transportistas, se ha concebido una Orden Ministerial que afecta al control de los transportes públicos por carretera. Establece la obligación de documentar cada uno de los envíos en el correspondiente albarán, carta de porte u otro documento acreditativo, el cual deberá acompañar a las mercancías en su desplazamiento y en el que deberán constar una larga serie de datos que incluyen: denominación, CIF y domicilio de la empresa cargadora, del operador de transporte y de la empresa transportista; lugar de origen y destino de la expedición; fecha y horas de salida y

llegada del transporte; matrícula del vehículo empleado; peso de la mercancía y precio que la empresa cargadora paga por el transporte.

Tan sólo deja exentos de esta normativa a los transportes que no precisen de tarjeta, los de residuos sólidos y basuras en vehículos especiales y los transportes de recogida y distribución de paquetería en vehículos ligeros.

A través del departamento jurídico de FEAEAC hemos cursado el correspondiente escrito al director general de Transportes por carretera del Ministerio de Fomento en el que exponemos que la problemática de las empresas de auxilio en carretera es muy diferente a las de los transportistas de carga general. Entre otras razones, argumentamos que mientras que estos acu-

den a cargar a un sitio preestablecido donde se hacen cargo de una mercancía y se les informa de unas condiciones de servicio, nosotros actuamos frente a una contingencia y ya tenemos prefijados en contrato las condiciones que se nos piden.

La inmensa mayoría de los servicios están de por sí documentados y la mayoría de las empresas de auxilio tienen contratos escritos con compañías de asistencia en viaje, facturando por separado cada uno, cosa que no les ocurre a los transportistas. También les hemos expuesto que con las nuevas normas la burocracia por cada transporte aumentaría, sin que ellos suponga un beneficio para los empresarios de auxilio y rescate. Además las tarifas o precios objeto de control no son

extrapolables al servicio de auxilio en carretera, que posee otro valor añadido. Tampoco podemos aplicar el control de pesos y tiempos que se pretende con estos documentos, pues es algo que no afecta a las grúas que no necesitan tacógrafo y donde, además el peso del vehículo transportado es irrelevante. Con todos estos argumentos y alguno más hemos solicitado que se nos incluya a los vehículos grúa especialmente acondicionados para el arrastre y remolque de vehículos averiados o siniestrados entre los exentos de cumplir la Orden en cuestión.

Una vez presentados nuestros argumentos, confiamos en que el Ministerio de Fomento tramite nuestra petición con la máxima urgencia y se nos conceda la exención total.

GRÚAS Y TALLERES

GALO, S.L.



GRÚAS PARA CAMIONES Y AUTOCARES

SERVICIO 24 HORAS

Teléfono
913880171
móviles
649 93 10 41
649 93 10 42

c/ la liebre, 36
28043 MADRID

Regiones

Navarra



En esta primer oportunidad que me brinda la revista de FEAEAC para dirigirme a todos sus asociados, no puedo menos que sentir un poco de vergüenza por tener el atrevimiento de hacerlo, ya que estoy seguro de que cualquiera de ustedes sabe muchísimo más que yo de las grúas, en general, y de la asistencia en particular.

No obstante lo dicho, se me viene a la imaginación, y perdóneseme nuevamente el atrevimiento, aquella famosa frase del no menos famoso presidente Kennedy: ¡No pregunte usted qué puede hacer América por usted, sino pregúntese qué puede hacer usted por América!

En esta pequeña trayectoria al frente de Grúas Abaya de Pamplona y como miembro de la federación he intentado conocer el mayor número posible de personas y de empresas con el fin de juntar las experiencias de otros compañeros y sacar de ellas los conocimientos necesarios para intentar hacer mi trabajo lo mejor posible. En esas muchas ocasiones de visitas y en otras muchas más de llamadas y petición de consejos, siempre se ha producido una pequeña llamada de atención para preguntarme: ¿y qué está haciendo la federación?. En ningún caso se me ha preguntado qué puedo hacer yo por la federación.

Quiero dejar en el aire esta pregunta hoy por si a alguno de ustedes se le ocurre llamarme o escribirme y darme todas aquellas ideas que entienda que son interesantes o que puedan someterse a la consideración de la junta directiva y yo os prometo que ninguna de ellas quedará en saco roto. En cualquier caso vuestras sugerencias y alguna que se me pueda ocurrir a mi, intentaré que sean motivo de otro comentario, si se me autoriza, en la siguiente revista. Desde este momento contad con un amigo en Pamplona para aquello que pueda ser de vuestro interés y con la Base de Grúas Abaya por si podemos ser necesarios o, simplemente, útiles.

MANUEL MANJÓN
Grúas Abaya

Ctra. Guipúzcoa, Km. 5 - 31195 Aizoain
Tlf.: 948309090

COMERCIAL TARSO

Vereda del Rayo, s/n.
41700 DOS HERMANAS (Sevilla)
Telf: 95 566 35 33 - 609 52 09 30
Fax: 95 567 78 16

TARSO

MANDOS A DISTANCIA

(Con Dispositivo de Seguridad)



Mod. 202
Para 1 cabrestante

Mod. 204
Para 2 cabrestantes o trampillas elevadoras

Mod. 206
Para 1 cabrestante y desplazamiento de la plataforma

Regiones



País Vasco

Compañero del País Vasco, ya es hora de crear una asociación en nuestra comunidad autónoma como las que ya existen en diferentes puntos de España. Siempre se ha dicho que "la unión hace la fuerza", pero parece ser que hay gente de nuestro sector que prefiere ir por libre y no le interesa asociarse, puesto que les gusta "dar cazo" y de lo que se trata es de dar el mejor servicio posi-

ble y que no estemos tan mal vistos por culpa de unos cuantos, cada vez menos. Y si nos asociamos conseguiremos que desaparezcan.

Cambiando de tema, quería comentar un caso que me ocurrió hará dos meses. Esto sucedió en el Puerto de Echegarate (Guipúzcoa), por la noche. Un camión con remolque portacoches sufrió un accidente y estaba obstaculizando la carretera. Lo aparté con una grúa con ayuda de la autoridad competente y al día siguiente pedí permiso para poder llevar el conjunto, ya que no se podría soltar el remolque por estar la lanza doblada. Pido permiso a la Diputación de Álava, Diputación de Navarra, Guardia Civil y Ertzaintza de Tráfico y no tengo problemas. Pero cuando pido permiso a la Diputación de Guipúzcoa me dicen que necesitan medidas de todo el conjunto (largo, ancho, alto, peso total, peso por eje, etc.) pero no se dan cuenta que esto es un vehículo siniestrado, que hay que quitarlo de la carretera, y que una grúa no puede ir a la báscula cada vez que vaya a auxiliar a un vehículo. Al final, tuvimos que cortar la lanza del remolque para poder engancharlo, teniendo que utilizar dos grúas, una para el camión y una para el remolque. Lo más fácil hubiera sido traer todo a la vez, más rápido y más económico para el cliente.

Una grúa de auxilio en carretera es un vehículo especial, como lo pueden ser los bomberos o ambulancias, y sólo se nos tiene en cuenta cuando les interesa. Por lo tanto, compañeros de fatiga, pienso que unidos llegaríamos más lejos. Y pensemos que solos no se consigue nada, por eso os animo a que lo penséis y hagamos una asociación fuerte.

SERAFÍN LAMADRID GARCÍA

VALENCIA

ASOCIACIÓN VALENCIANA DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA AVEAC

En vista de que nuestro mundo de la asistencia está tomando caminos tendentes a unificar las empresas de la comunidad y del resto de España, nuestro punto de vista después de treinta años de experiencia es que debemos colaborar todos los profesionales del mencionado gremio con el fin de unir esfuerzos e ideas y formar a los que tienen falta de formación. Todo ello con el único interés de dar una asistencia de calidad en tecnología, humanidad y profesionalidad para que al final el usuario nos mire como buenos profesionales.

El objetivo final es que se encuentren bien atendidos, cambiando así la imagen que algunos señores han dado en el pasado. Con todo ello, veremos si las compañías y aseguradoras nos tratan como buenos profesionales, que es lo que creo que somos, y también podremos recibir la satisfacción moral, que creo que también nos hace mucha falta.

ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA DE ASISTENCIA EN CARRETERA *

Desde AECVAC, la Asociación Empresarial de la Comunidad Valenciana de Asistencia en Carretera, compartimos las mismas preocupaciones e ilusiones por nuestro sector que FEAEAC.

Los diferentes puntos de vista que tenemos sobre el enfoque de los problemas y búsqueda de soluciones responden a una forma de pensar plural que para nada debe enturbiar nuestro objetivo común. Por ello, porque son más y más importantes los puntos que nos unen que los que nos separan y porque ambas entidades tienen objetivos comunes (satisfacer la necesidad de nuestros usuarios, modernizar las estructuras empresariales del sector y lograr la excelencia y rentabilidad en nuestras empresas asociadas...) debemos reforzar nuestros lazos de colaboración y para ello siempre tendrán la mano colaboradora de AECVAC.

* AECVAC es una asociación independiente con las mismas iniciativas de FEAEAC.

ANTONIO ALBALADEJO



FILEMÓN GALARZA

902 345 670
902 102 197

¿A qué espera para llamar a FEAEAC?

¿Sabe que puede optar a subvenciones para renovación de vehículos, o para ampliar la formación de sus empleados?

¿Quiere un seguro diseñado a la medida de su empresa, que cubra tanto a la grúa como a los vehículos transportados o las consecuencias derivadas de los actos de sus empleados?

¿Desea obtener para su empresa el certificado de calidad ISO 9002?

¿Conoce la forma de defender sus intereses con la ayuda de las directivas comunitarias?

FEAEAC le facilita el acceso a todo esto y mucho más.

Asociándonos conseguiremos un servicio mejor y más barato.



SOFTWARE DE GESTIÓN DE GRÚAS TOTALMENTE ADAPTADO AL EFECTO 2000 Y AL EURO

ADAPTABILIDAD

Preparado para todo tipo de empresas de Auxilio en carretera.

Funciona en Red.

Traspaso de datos a otros programas.

Seguridad de acceso al programa.



GESTIÓN

Gestión completa de Compañías, Asociados, etc.

Gestión total de grúas, conductores, talleres.

Gestión de Servicios realizados, presupuestos de servicios.

Gestión de facturación de los servicios.



PERSONALIZACIÓN

Caracterización de grúas, tarifas, talleres asociados, generador de listados e informes.

Generación de estadísticas para optimización de recursos.

Ayuda en línea.

Completamente configurable.



Central:
C/ Cuarteles nº 7,11,13
29002-Málaga
Tel. 95 231 47 00
Fax 95 232 73 47
e-mail:
comercial@datacontrol.es

Delegaciones:
SEVILLA
CTM-SEVILLA, Edificio de
Administración 41005-Sevilla
MADRID
Gran Vía, nº 60, 8 écha.
28013-Madrid
MÁLAGA
PARKING TECNOLÓGICO,
c/ Maric Curic, 29590-Málaga

MÁLAGA
Tomás Heredia nº 12,
29001-Málaga

GRUPO corem



GPS

Sistema de gestión de Flota

- Sistema basado en la localización de flotas en tiempo real de móviles a través de tecnología GPS+GSM.
- Ahorro de costes por la optimización de recursos on-line planificación de rutas, asignación de conductores, reasignación de trayectos, etc.
- Aplicación central de análisis de datos para la toma de decisiones.
- Capacidad de aplicaciones de seguridad y telemetría ya que existe la posibilidad de conexión de alarmas y sensores.
- Control de rutas con establecimiento de puntos de control, alarmas por desvío de rutas, tiempo empleado, etc.

NOTICIAS

A través de las Empresas de Formación pertenecientes al Grupo Corem (Culmen S.L. Data Control,...) se desarrollarán para esta convocatoria, las diferentes acciones formativas

subvencionadas por Forcem y el Fondo Social Europeo, correspondientes al Plan de Formación Continua solicitado por AVEAC para este año 2000.

**Por su programa de formación
Homenaje a FEAEAC en Madrid**

A finales de noviembre, el Instituto Madrileño de Desarrollo (IMADE) convocó a diversas entidades que se han destacado por sus proyectos innovadores en materia de desarrollo. FEAEAC fue invitada a un acto donde se puso de manifiesto el apoyo y agradecimiento del IMADE hacia nuestra federación, como reconocimiento por su programa de cursos de capacitación profesional. Durante el acto, el Consejero de Economía y Empleo de la Comunidad de Madrid hizo entrega de una escultura al representante de FEAEAC.

Por motivos de seguridad

Todos de amarillo

El color amarillo calcita MB 1243 ha sido elegido para unificar la imagen de los vehículos de auxilio en carretera. Pintando de este color las máquinas que no tengamos rotuladas con compañías obtendremos mayor seguridad en nuestro trabajo, evitando el alto índice de siniestralidad en nuestro sector. Además, aportaremos una imagen de calidad y profesionalidad propia de esta federación, que nos ayudará a obtener contratos de trabajo con concesionarias de autopistas, seguros y empresas interesadas en colaborar con nosotros. Esperamos ver pronto por todo el territorio nacional el color acordado y así ser reconocidos por administraciones, Guardia Civil y usuarios como lo que en realidad

XXIII Semana de la Carretera

Para muchos, la solución a los problemas del tráfico pasan por construir nuevas carreteras. Pero cada vez es más difícil disponer del dinero necesario para su construcción y mantenimiento. La Asociación de la Carretera, a la que pertenece FEAEAC, realizó unas jornadas sobre financiación de infraestructuras.

El pasado mes de noviembre se celebró una nueva edición de la Semana de la Carretera durante la cual se analizaron los problemas de las infraestructuras en general y de las carreteras en particular, así como las medidas a aplicar para hacer frente a dicha problemática. FEAEAC es miembro de la Asociación de la Carretera y estuvo presente en estas jornadas, asistieron en representación de la federación nacional sus asociados Sr. Merino, Sr. Palmeiro y Sr. Cerván. A continuación, les ofrecemos las principales conclusiones de este encuentro.

- ◆ Las infraestructuras han sido consideradas como un elemento de ajuste presupuestario, lo que ha incidido en la reducción del ritmo de inversión.
- ◆ Los niveles de inversión destinados a conservación resultan escasos, requiriéndose más recursos para mantener el patrimonio viario.
- ◆ Se detecta una alta heterogeneidad en las vías de alta capacidad, produciendo agravios comparativos entre comunidades autónomas.
- ◆ El modelo presupuestario tradicional que ha venido fun-

cionando normalmente hasta hace unos pocos años está agotado.

- ◆ Las infraestructuras deben ser consideradas como elemento esencial de la política económica. Contribuyen al desarrollo económico y social y ejerce un efecto multiplicador en los restantes sectores económicos.

- ◆ El plan de infraestructuras 2000-2007 presentado por el Gobierno prevé una inversión en carreteras de 4,2 billones de pesetas. Ello exigirá no sólo aumentar la inversión pública de la Administración central, sino la aportación de capital privado y la cofinanciación de las administraciones territoriales.

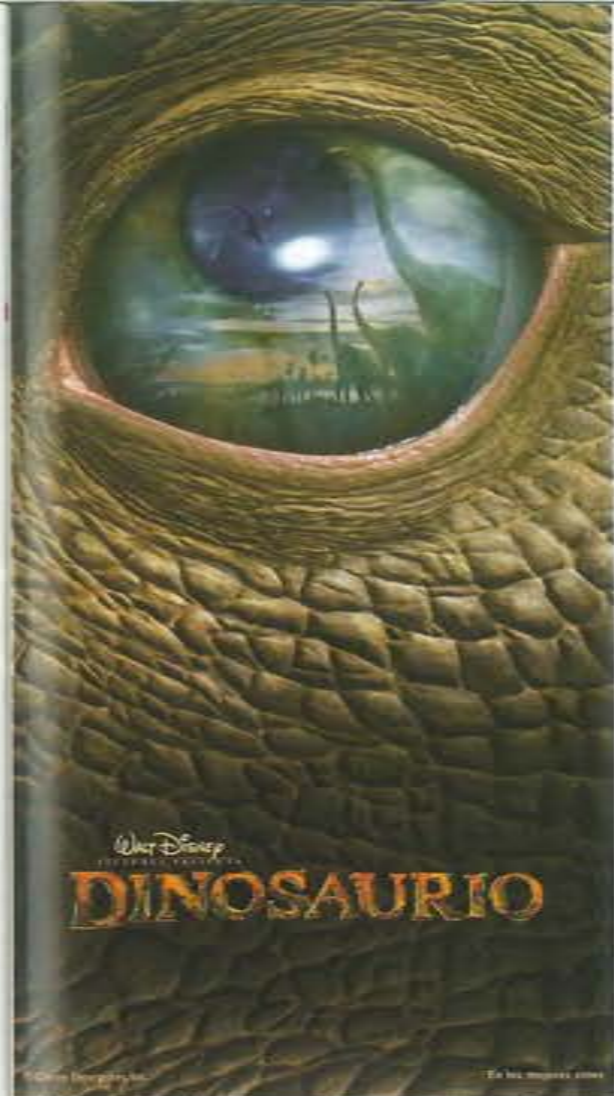
- ◆ La construcción de más carreteras para resolver los problemas de congestión, especialmente en el ámbito urbano, no es en la mayoría de los casos la solución más adecuada. Se debe lograr una utilización más racional de la carretera.

- ◆ Hay que destacar que la participación de la iniciativa privada en la financiación de las infraestructuras es una tendencia creciente en el mundo que se deriva de la dis-

ponibilidad de fondos en los mercados financieros, por lo que es preciso concienciar a la sociedad española de este hecho, así como de las ventajas que ofrece la financiación privada, a través de un plan de financiación.

- ◆ Es una realidad que en la actualidad existe un gran debate político en relación con los peajes como consecuencia del rechazo social que plantea su aplicación y a la falta de una cultura del peaje, habiéndose convertido en un arma política y electoral. No obstante, es el único sistema que permite acercarse al óptimo económico y que, así mismo, permite poder llevar a cabo el Programa de Infraestructuras, en particular en lo que a las vías de alta capacidad se refiere.

- ◆ Existe un consenso de que en casos concretos y en segmentos determinados de tráfico puedan arbitrarse ayudas que reduzcan el importe de los peajes. Por otra parte, es preciso señalar el uso que se está empezando a hacer de los peajes como instrumento de gestión de tráfico al actuar como medio de disuasión, sobre todo en el caso de las áreas urbanas con grandes problemas de congestión.



Verás claro tu futuro

Sea cual sea el horizonte de tu jubilación, tenemos un plan de pensiones para ti.

- Santander Renta Fija
- Santander Renta Mixta
- Santander Vital
- Santander Crecimiento
- Santander Bolsa
- Nuevo Santander Bolsa-Usa ✓
- Nuevo Santander Bolsa-Europa ✓



Ahora con los planes de Pensiones Santander tu futuro está muy claro. Elige entre nuestra amplia gama de planes y benefícate de las máximas ventajas fiscales y de la seguridad que te ofrece el Santander.

Planes de Pensiones Santander
Tu futuro lo decides tú



T. SILOR S.L. FABRICANTE DE CARROS PARA ARRASTRE DE VEHÍCULOS

P. Larramendi, 2 - 3ª - 48012 BILBAO TELF.: 94 422 15 26 - FAX: 94 421 96 85 - móvil: 619 40 63 79 - E-mail: silor@euskalnet.net



MOD.S-1 Carro de cremallera y palanca, equipado con 4 ruedas macizas ø160. Peso 18 Kg/unidad. (también disponible con pedal)



MOD.S-2 Carro de cremallera y palanca, equipado con 4 ruedas giratorias ø80. Peso 14 Kg/unidad. (también disponible con pedal)

TRANSPORTINES

SILOR®

Los materiales empleados son de máxima calidad. Recambios de ruedas macizas giratorias.



MOD.S-3 Carro de cremallera y palanca, equipado con 2 ruedas neumáticas ø260. Peso 22 Kg/unidad.

Foima: historia de un pionero

Foima, S.A. es pionera en el mercado español en la fabricación exclusiva de plataformas porta vehículos, grúas de arrastre, grúas de asistencia, grúas para la retirada de vehículos en la ciudad y accesorios para este sector.

En la época de su creación, al inicio de la década de los ochenta, Foima, S.A. fabricó centenares de grúas pluma que se instalaban en vehículos todo terreno, destacando los Land Rover y Nissan Patrol, que funcionaban con cabrestante eléctrico y un plumín extensible en cuyo extremo se colocaba un polea giratoria. Para-



fabricante legal de este tipo de grúa, así como de otros modelos de grúa de los que también posee sus respectivas patentes.

grúas de palas, no fue hasta los años noventa cuando se impuso de tal manera que dejó obsoletos los sistemas anteriores. En el año 1987 Foima, S.A. construyó la primera grúa de palas del mercado español. Se instaló en un vehículo Ford Transit y funcionaba mediante un grupo electrohidráulico actuado por electroválvulas. También por primera vez se instalaban sus-



A medida que el mercado mundial ha ido evolucionando en este campo, Foima, S.A. ha encabezado siempre la tecnología más avanzada. Actualmente, fabrica plataformas porta vehículos basculantes y desplazables de uno y dos pisos con incorporación de palas de arrastre o de rescate, sin límite de potencias. También fabrica una extensa gama de equipos de palas, incluyendo los que se instalan en vehículos de cuatro ejes. En la actualidad se instalan

suspensiones electro neumáticas regulables desde el tablier. Gracias a sus tres puntos de apoyo sobre el bastidor se consigue una conducción cómoda con el vehículo cargado, mejorando el confort la estabilidad y la seguridad en frenada al mantener el paralelismo del chasis con el vehículo cargado. Próximamente se aplicará la electrónica digital adaptando las últimas técnicas en electrónica digital programable, lo que permitirá controlar todos los sistemas eléctricos e hidráulicos vía radio hasta dieciséis canales sin necesidad de instalaciones complementarias. Todos los movimientos se controlarán por microprocesador y estabilizador de tensión. Debido a su innovadora tecnología, Foima, S.A. tiene una gran producción de grúas para el mercado de exportación, donde tiene una excelente acogida. Si bien en sus orígenes Foima, S.A. desarrollaba su actividad en una nave industrial de St. Adriá del Besós, en 1994 las exigencias del mercado la llevaron a ampliar sus instalaciones trasladándose a Palau de Plegamans. Más tarde, a comienzos del año 2000, con el inicio del milenio, Foima, S.A. ha pasado a ocupar una superficie de 8.000 m² en St. Andreu de la Barca, donde cuenta con unas instalaciones actualizadas en las que se están aplicando las últimas tecnologías del sector.

lamente, hubo una tendencia generalizada en la construcción de plataformas porta vehículos fijas con inclinación de piso, que incorporaban rampas manuales y, al igual que las grúas antes mencionadas, trabajaban con cabrestante eléctrico. Este tipo de plataformas tuvieron gran éxito en el mercado.

A pesar de que en esa época Foima, S.A. ya había iniciado la fabricación de plataformas porta vehículos basculantes y desplazables así como de



año 1995, Foima, S.A. patentó la grúa "Foima Superlift Mod. FPZ", registrada con el nº 9401125, siendo la única



MOD. FOIMA FPD-80.



MOD. FOIMA F2PD-100.



MOD. FOIMA FPD-35



MOD. FOIMA FPZ-50



MOD. FOIMA FPL-25



MOD. FOIMA FPZ-35

8.000 m² de modernas e innovadoras instalaciones

Al servicio de las empresas de asistencia y auxilio en carretera

FOIMA S.A.

NUEVA DIRECCIÓN

Industria, 46 - Pol. Ind. Nord-Est
08740 St. Andreu de la Barca (BARCELONA)
Tel.: 93 682 83 00* - FAX: 93 682 83 01
E-mail: foima@sefes.es

Estrecha vigilancia sobre vehículos ligeros con remolque

SANCIONES POR EXCESO DE CARGA

En mayo de 1999 la Dirección General de FF.CC. y Transportes por Carretera, y su subdirección de Inspección, dieron instrucción a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en el sentido de sancionar a los vehículos ligeros que arrastren remolques, superando en conjunto las 3,5 toneladas de carga útil y no estén provistos de autorización para vehículo pesado.



Esta instrucción, en principio, no estaba dirigida al sector de auxilio en carretera sino al transporte de mercancías, si bien el criterio interpretativo de la normativa vigente que efectúa impide al sector de auxilio trabajar como lo había venido haciendo hasta ese momento, optimizando sus servicios. Además choca frontalmente con la realidad del sector que está mayoritariamente organizado en empresas titulares de tarjetas MDL-N.

Conocido lo anterior, FEAEAC ha dado traslado del problema a su departamento jurídico, quien ha trabajado para combatir tal medida, para lo cual se han mantenido sendas reuniones con el Director General de FF.CC. y Transportes por Carretera, D. Juan Miguel Sánchez y el Subdirector de

Ordenación y Normativa, D. Emilio Sidera, así como varios contactos con el Inspector General de Transportes, D. Alfonso Sánchez y gestiones con el Consejo Superior de Seguridad Vial. En las mismas, la Administración mostró su preocupación por el problema manifestando su voluntad de estudiarlo detenidamente. Esta serie de entrevistas han ido acompañadas de la presentación de escritos exponiendo el problema, razonando lo desacertado de tal interpretación jurídica (tanto en el plano real como en el estrictamente legal), y promoviendo soluciones ante el Ministerio de Fomento, las distintas Comunidades Autónomas y el Consejo Superior de Seguridad Vial.

En este estado de cosas, FEAEAC ha recibido a mediados

del mes de julio comunicación del Inspector General de Transportes en la que manifiesta que no procede dejar sin efecto las instrucciones que en la actualidad tiene dadas a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. No obstante, la actividad de FEAEAC y su departamento jurídico sigue en curso para intentar solucionar el conflicto creado por la Dirección General y la Inspección de Transportes. En todo caso, existe una realidad que sigue afectando al sector de auxilio.

Cómo defendernos

Mientras persista esta situación consideramos conveniente informar de las posibilidades que confiere la legislación vigente a las empresas de auxilio en carretera para atenuar dicha situación.

En aquellos casos que sea posible, reducir la carga útil de los remolques de tal manera que sumada esta a la del vehículo plataforma no sobrepase las 3,5 toneladas. Esto puede suponer en algunos casos que la capacidad de carga del remolque lo haga inutilizable para llevar siquiera un turismo, pero en ese caso, de transportar ese vehículo, la sanción procedente sería por exceso de carga (según el porcentaje de exceso, leve, grave o muy grave) y siempre menor a la derivada de carencia de autorización adecuada (muy grave, 250.000 Ptas.).

Para llevar a cabo el tarado de los remolques es preciso efectuar una modificación de sus características en las ITV, de la que no hay que dar cuenta a la Administración de Transportes, aún en el caso de remolques con carga útil superior a 3,5 toneladas.

Aquellos asociados que sean titulares de alguna autorización MDP no suspendida, pueden solicitar autorizaciones de pesado para aquellos vehículos que posean con au-

torización de ligero (MDL-N), siempre que los mismos no superen la antigüedad de 2 años si se solicita la autorización para ámbito nacional y 6 si se solicita para local. Una vez provistos de dicha autorización podrán llevar y arrastrar una carga útil equivalente al PMA-Tara del vehículo más el PMR que tenga ese vehículo respectivamente. Aquellos otros asociados que no sean titulares de ninguna autorización para vehículo pesado, en el caso de que dispongan de tres o más vehículos cuyo peso máximo remolcable sea, en conjunto, de 60 o más toneladas, podrán solicitar para ellos tarjetas MDP de ámbito local o nacional, siempre que los vehículos a los que se vayan a adscribir la tarjeta no superen la antigüedad máxima de 6 y 2 años respectivamente desde su primera matriculación.

La otra alternativa para obtener tarjeta de pesado que abra la vía para poder solicitar más, es, como ha sido siempre, la compra de una MDP-N, lo cual posibilita al adqui-

rente solicitar cuantas más necesite, pasando a estar en el segundo supuesto de los referidos.

Respetar la carga útil

En general, y a modo de conclusión, para evitar las elevadas sanciones que está imponiendo la Inspección de Transportes, es aconsejable cualquier método que no suponga que la carga útil del vehículo (como la entiende la Inspección: PMA-Tara del vehículo y del remolque juntos) supere las 3,5 toneladas, o bien proveerse por las distintas fórmulas expuestas de autorizaciones para pesado, cosa que es más sencillo desde la semi liberalización realizada en septiembre del año pasado.

Es conocido por todos que la relación contractual que suelen tener las empresas de auxilio en carretera con compañías de asistencia, obliga a aquellas a renovar flota con cierta periodicidad. Esto puede ser en este caso una pequeña ventaja que aprovechar para obtener tarjetas de pesado, toda vez que la antigüedad

de los vehículos no supera en ese momento la exigida por la normativa.

Otro problema en el que no intervienen los remolques, es el de las grúas de arrastre. En este caso, actualmente, las únicas soluciones aplicables son los tres últimos puntos. Para algunos de estos vehículos, con grandes PMR pero una diferencia entre PMA y Tara de 3 toneladas escasas, el problema es más agudo ya que se les está imposibilitando ejercer su actividad dentro de la normativa. Por ello, el departamento jurídico de FEAEAC está centrando sus esfuerzos negociadores en obtener una solución de las distintas administraciones, habiendo realizado propuestas en el sentido de eliminar el requisito de antigüedad máxima para los vehículos-grúa, así como solicitar la creación de unas autorizaciones específicas para el sector distintas de las de transporte de mercancías, reservándose, por el momento, otras vías más expeditivas para la consecución de los intereses del sector.



LA VOZ DEL ASOCIADO

¿Somos responsables?

Últimamente han llegado a nuestros oídos varios casos de reparaciones in situ que con el tiempo han derivado en quejas de clientes solicitando la cobertura de la garantía por averías ajenas a nuestras reparaciones. A nadie le sorprende que, por presión de las compañías de asistencia, cada vez se tienda hacia un mayor porcentaje de reparaciones in situ. Esto supone que muchas veces la reparación permite al cliente continuar su viaje si bien su coche necesita una reparación más en profundidad para evitar males mayores. En estos casos, todos solemos avisarlo al cliente, si bien este desea continuar su viaje cuanto antes y se olvida con frecuencia de nuestras recomendaciones. ¿Qué pasa cuando al cabo de unos días el coche sufre una avería más seria como consecuencia de la primera? Pues que podemos encontrar con que el cliente nos exija que reparemos esa avería dentro del periodo de garantía de la primera, situación ante la cual, en la mayoría de los casos nos mostramos indefensos.

La situación ideal sería la de reparar en profundidad desde el primer momento, pero, como ya hemos señalado, estamos obligados a cumplir un elevado porcentaje de reparaciones in situ. Algo que, además de peligroso, está prohibido en la legislación de tráfico. Sin embargo, la empresa responsable de la grúa puede evitar su responsabilidad siempre que avise por escrito al cliente de las reparaciones que precisa su automóvil y que el cliente firme su negativa a realizarlas en ese momento.

Recordemos que toda reparación está cubierta por una garantía legal mínima de 2.000 kilómetros o tres meses, algo similar sucede con los recambios. Para los que quieran refrescar su memoria les recordamos que la actividad del taller se encuentra recogida en el Real Decreto 1457/86. En él nos explicarán que el taller no



se responsabilizará de la avería sobrevenida en relación con la o las reparaciones anteriores efectuadas cuando el fallo mecánico se derive de la no aceptación por el usuario de la reparación de anomalías, previamente comunicadas... siempre y cuando la referida falta de aceptación se haya hecho constar en la factura, así como la necesidad de reparación.

Por lo tanto, insistimos, si desea evitarse hacer frente a una responsabilidad que no le corresponde, tenga precaución cuando redacte la factura y añada la reparación que debería realizarse (siempre en relación con la ya efectuada y a la que hace referencia la factura) e indicar una frase parecida a "no se efectúa porque siendo informado de su necesidad no la ha ordenado el cliente".

ENRIQUE LAHOZ

Queremos conocerle

Debido a la credibilidad y crecimiento de la Federación Española de Asociaciones de Empresas de Auxilio en Carretera, solicitamos a todos nuestros asociados que rellenen este formulario. Somos objeto de una fuerte demanda por parte de compañías, tanto españolas como extranjeras, que nos solicitan proveedores gracias a que la asociación es garantía de calidad, profesionalidad y seguridad administrativa.

Indique los servicios con los que cuenta su empresa.	SI/NO	UNIDADES
Taller mecánico 24 h	<input type="checkbox"/>	
Coche taller 24 h (reparaciones in situ)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Servicio de rescate 24h	<input type="checkbox"/>	
Parking para turismos y motos	<input type="checkbox"/>	
Parking para camiones	<input type="checkbox"/>	
Porta vehículos múltiples	<input type="checkbox"/>	
Repatriación de vehículos	<input type="checkbox"/>	
Grúa para motos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grúa para garaje-parking	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grúa con plataforma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grúa con doble cabina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pluma telescópica rescate	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grúa de plataforma con pluma	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grúa para camiones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Estoy de acuerdo con la tarifa de precios publicada por FEAEAC

ROGAMOS NOS ENVIEN JUNTO ESTE IMPRESO RELLENO, LO ANTES POSIBLE CON EL FIN DE INCLUIRLE EN UNA PRÓXIMA GUÍA DE EMPRESAS ASOCIADAS



LUNA EQUIPOS INDUSTRIALES, S.A.

La grúa de rescate GTR-74 es el modelo que le ofrecemos para el rescate y remolaje de vehículos pesados, tales como camiones, autobuses u otros.

Es la máquina más pequeña que fabrica LUNA pero incorpora toda la experiencia y buen hacer de 40 años fabricando maquinaria de elevación.

Sus prestaciones varían dependiendo del camión portador de 3 o 4 ejes, llegando a remolcar 7.000 Kg sustentados a 4 m del eje del vehículo y cumpliendo con la legislación vigente en cuanto a pesos por eje y su distribución.



Fábrica de Huesca



Vista de una de nuestras oficinas técnicas



Fábrica de Almudevar (HU)

Comisariado Europeo del Automóvil

Reforma de la Ley de Tráfico

Próximamente, el Gobierno remitirá a las Cortes Generales el texto del Proyecto de Ley de Reforma del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial,

que no es otro que el que en su día tuvo entrada ya en el Congreso de los Diputados y que caducó como consecuencia de la disolución de las Cortes y convocatoria de elecciones generales.



No podemos dejar de ser ciertamente críticos en parte con su contenido, por cuanto consideramos que supone, en algunos aspectos, una limitación de las posibilidades de defensa que tienen los automovilistas frente a las potestades sancionadoras de la Administración. Ampliar los plazos de prescripción de las infracciones, o convalidar lo que ya reglamentariamente está en vigor, como es la supresión del trámite de audiencia en el expediente sancionador, o dejar, de facto, en manos de los Jefes Provinciales de Tráfico la facultad de sancionar, son algunas de las modificaciones que contribuyen a limitar algunas de las garantías y derechos de los automovilistas, por cuanto se prescinde de la esencia de los principios que informan el ejercicio de la potestad sancionadora.

Por otro lado, el aumento del plazo de cancelación de ante-

cedentes de 6 meses a 2 años nos parece excesivo e impropio, teniendo en cuenta que esta medida puede afectar a un sector muy importante de la población como son los transportistas profesionales, cuya permanente presencia en la carretera hace que sean susceptibles de cometer en el plazo establecido dos o más infracciones graves, con las consecuencias que ello provocaría de retirada del permiso de conducir.

Hay que reconocer, y en este aspecto apoyar la iniciativa, que se ha introducido la posibilidad de sustituir la sanción

económica por otras medidas reeducadoras, que, como ya se anunció, podrían consistir en prestaciones sociales en hospitales de atención a parapléjicos o centros de urgencia. Pero en este aspecto tampoco podemos dejar de ser críticos, y consideramos que lo que se presenta como una medida discrecional a petición del interesado debería hacerse forzosa, introduciéndose sanciones de mayor valor educativo para corregir los comportamientos infractores, y que, además de los trabajos sociales anunciados, podrían consistir en la obligación de vi-

sionar películas que muestren las consecuencias de un accidente o la colaboración con las Administraciones Locales en la prevención de riesgos de la circulación. No olvidemos que la multa como medida de sanción está socialmente en crisis, y a ello ha contribuido en gran medida la Administración, y que lo que realmente necesitamos es mayor información que ayude a mejorar nuestra seguridad en la carretera.

Por último, no quiero que se interprete todo esto como una oposición rotunda al sistema sancionador, que en todo caso no sólo considero necesario sino imprescindible, pero que éste sea respetuoso con los principios y las garantías que los ciudadanos hemos alcanzado y consolidado.

EUGENIO DE DOBRYNINE SIRVENT
DIRECTOR DE LA
ASESORÍA JURÍDICA DE CEA

Con FEAEAC ahorrará mucho dinero

Comunicaciones

Airtel.

Llamadas Airtel a Airtel (grupo cerrado de usuarios): tarifa normal 15 ptas./min. y tarifa super reducida 7,5 ptas./min. Llamadas Nacionales y a Airtel (excepto grupo cerrado), tarifa normal 40 ptas./min. y tarifa super reducida 17 ptas./min. Sistema de Centralita gratuito. Canal de comunicaciones. Cuota de conexión 4.000 ptas. y cuota de servicio 4.500 ptas.

Isae Electrónica

Descuentos en emisoras y equipos portátiles. Material de oficina

Nonum System

20 % descuento en aplicaciones informáticas, ordenadores, impresoras, scanners, etc.

Gestetner

40 % descuento en fotocopiadoras.

Jaztel

Acuerdo especial en telefonía

Material para grúas

Cargo Flet Blasant, S.L.

Precios especiales en cables de acero. 15 % descuento en accesorios galvanizados, pulpos cadena, garra de elevación y eslingas tubulares. 20 % descuento en grilletes A.R. Consultar descuentos en otros accesorios.

Vesetra

Conjunto porta coches 2.600 ptas. compuesto por terminal, reenganche, 3 zapatas, tensor y cinta de 2 metros. Cincha de rescate de 12 metros x 0,5 metros 25.572 ptas. En pedidos iguales o superiores a 50 unidades, regalamos cinco juegos.

Eslingas especiales de todos los tamaños. Cadenas de nieve Snow Cramp 5.585 ptas.

Isae Electrónica

20 % descuento en equipamientos luminosos de señalización y equipos eléctricos.

Tarman

Precios especiales en telemandos para grúas.

Implementos

20 % descuento en cabrestantes

Domos

Fuente de alimentación portátil arrancacoches Power Jumbo 19.935 ptas.

Reloncavi

Ropa de diseño exclusivo para asociados, homologada: Cazadora 2.595 ptas. pantalón 2.095 ptas. camisa M/L 1.790

ptas. camisa M/C 1.685 ptas. chaleco 3.365 ptas. anorak desmontable 9.235 ptas. calzado especial a consultar

Al-ko

Precios especiales en cabrestantes y accesorios

Silor

Carro de cremallera y palanca, equipado con cuatro ruedas macizas. Peso 18 kg. 85.000 ptas. por pareja. Carro de cremallera y palanca, equipado con cuatro ruedas giratorias. Peso 14 kg. 25.000 ptas. por unidad. Carro de cremallera y palanca, equipado con dos ruedas neumáticas. Peso 22 kg. 95.000 ptas. por pareja. Rueda maciza, alta resistencia, larga duración, capacidad carga 360 kg. 3.500 ptas. Por unidad. Rueda giratoria 2.500 ptas. Por unidad. Suspensión electro neumática. Compresores y compresores portátiles. Telemandos. Separador de baterías. Controlador auxiliar de luces.

Carroceros

Narros

17 % descuento

Foima

Precios especiales

Vehículos

Iveco

24 % descuento en gama Light y Medium

Mitsubishi

23 % descuento en gama Canter FE

DAF

Precios especiales.

Volkswagen

23 % descuento en LT 46 y 17 % descuento en Polo comercial.

Nissan

30 % descuento en Capstar E, Eco T-100 y Eco T-135 y 31% descuento en Eco T-160 y Eco T-200.

Mercedes

Precios especiales








Ford

Precios especiales

Seguros

Caser seguros.

Precios especiales para el seguro completo de grúa, carga, descarga, responsabilidad civil, etc. Y de la empresa en su conjunto.

1990 SALIDA 4.000 Pts KM. 100 Pts 50% F/N RADIO 5 km	1993 SALIDA 3.800 Pts KM. 50% F/N RADIO 5 km	1996 SALIDA 3500 KM. 88 40% NOCT PAST RADIO 10 KM.
		
GASOIL 80 Pts / litro SEGUROS 40.000 Pts GRUAS 2.500.000 Pts	GASOIL 85 Pts / litro SEGUROS 50.000 Pts GRUAS 2.800.000 Pts	GASOIL 89 Pts / litro SEGUROS 58.000 Pts GRUAS 3.500.000 Pts
1998 SALIDA 3.400 Pts KM. 85 Pts 40% F/N RADIO 20 km	1999 SALIDA 3.200 Pts KM. 86 - 40% F/N RADIO 20 km.	2000 SALIDA 3150 KM. 87 40% NOCT PAST RADIO 40 km
		
GASOIL 94 Pts / litro SEGUROS 70.000 Pts GRUAS 3.900.000 Pts	GASOIL 99 Pts / litro SEGUROS 120.000 Pts GRUAS 4.300.000 Pts	GASOIL 122 Pts / litro SEGUROS 200.000 Pts GRUAS 6.500.000 Pts
AÑO 2002 I.P.C. - 50%		
		

Un día de trabajo

El orden en nuestro trabajo es fundamental para lograr una perfecta coordinación con la base y lograr la máxima efectividad ante el cliente.

Ante una nueva jornada, no está de más realizar una revisión del vehículo y el material con el que vamos a trabajar. Tanto el vehículo como el material no sólo son nuestras herramientas de trabajo, también son parte de la carta de presentación de la empresa para la que trabajamos ante el cliente. Si se nos ha destinado a cubrir una zona, el patrullero deberá comunicar a la central su emplazamiento en el momento que encuentre su ubicación.

Cualquier servicio comienza en el momento en que la base contacta con el conductor del vehículo de auxilio y le proporciona los datos del vehículo al que debe auxiliar así como su ubicación precisa. Nos ponemos en marcha con la seguridad de que sabemos dónde nos dirigimos y comunicaremos a la central cuando localicemos al cliente y hayamos hecho una primera valoración de la situación. Si estamos ante una avería, pasaremos a la central un primer diagnóstico y esperaremos a que nos den la orden de reparar in situ o de trasladar a un taller.

TRABAJAR SEGUROS

Si estamos ante una reparación in situ, lo primero será señalizar la zona y buscar, en la medida de lo posible, una zona segura donde trabajar. Mantendremos a nuestra base informados sobre el desarrollo de la reparación, que en caso de que sea de mayor rango de lo previsto deberemos informar para solicitar el traslado a un taller.

Terminado el servicio, no olvidemos los consejos de atención al



cliente que publicábamos en infoANEAC 3, el patrullero deberá rellenar el informe correspondiente. Datos de salida y llegada, datos del vehículo atendido así como de su compañía de seguros o de asistencia en carretera, y una descripción del tipo de auxilio prestado. Una vez que la central ha dado por finalizado el servicio, nos asignarán un nuevo destino, con el que el proceso comenzará desde el principio.

Al término de la jornada, ya de vuelta a la base, el conductor rellenará su parte diario donde se recoge el trabajo realizado a lo largo del día y al que se adjuntan todos los partes de los servicios realizados. No ha de olvidar que si ha habido algo de recaudación, este es el momento de entregarla y de rellenar la nota correspondiente.

Cualquier duda que le surja durante el transcurso de un servicio, no dude en consultarla con la base. Cuando se trabaja con compañías concertadas, lo mejor es comprobar desde la base la validez de las pólizas de los clientes. También debemos remitir a la central cualquier solicitud que nos haga el cliente con relación a su póliza de asistencia, como la búsqueda de taller u hotel, una asistencia sanitaria o cualquier otra cosa en la que podamos ayudar.



espacio solidario

Donar sangre es donar vida

Hay cosas en la vida que no se pueden fabricar ni comprar, solamente los humanos podemos hacer posible donar sangre

MI nombre es O+, empecé a donar sangre cuando cumplí dieciocho años, tengo cincuenta y cinco y cada tres meses, desde entonces, dono sangre. Llevo más de cien donaciones y cuando cumple la fecha cada tres meses para mi donación, es el día más feliz, ya que con mi donación salvo vidas.

Quisiera resumir un poco la historia de la sangre. Desde hace siglos se vienen investigando métodos de transfusión a personas. Ya en 1667 se realizaron con sangre de cordero. Actualmente, existe una estructura en el mundo de la donación. El primer banco de sangre tuvo su andadura en los años treinta. Las personas de más de cincuenta años recordarán que existían por aquellos años negocios de compra-venta de sangre. Muchos estudiantes acudían a estos centros y vendían su sangre para tomarse unas copas. Pero en los años sesenta surgieron las hermandades de donantes de sangre de España, formadas por voluntarios, y desde entonces este preciado líquido ni se compra ni se vende.



Sin embargo, quisiera invitaros a que donéis vuestra sangre, no pidas mañana lo que no quieras dar hoy. La

sangre tiene que esperar a los enfermos, no los enfermos a la sangre. Quisiera agradecer a la asociación FEAEAC por permitirme publicar este testimonio

de un donante. Sé que el colectivo al que me dirijo ve con mucha frecuencia la necesidad de la sangre. Como ejemplo, hace poco tiempo un conductor que circulaba por la N-630 donó sangre en Cáceres. Por desgracia tuvo un accidente y se le hizo una transfusión de su propia sangre. Quiero decir a los que leáis este testimonio, que el O+ trabaja en cantidad, cada vez que dono sangre me encuentro mucho mejor y no me perjudica. España necesita más donantes. Desde Extremadura, un saludo. O+



Glorieta de los Donantes de Sangre (Cáceres). Inaugurada con motivo del 25 aniversario de la Hermandad. El diseño corresponde a Eva Domínguez, hija de uno de nuestro asociados.

Consiga la certificación ISO 9002

Con el fin de lograr que nuestro sector trabaje con los mayores estándares de calidad, hemos firmado un acuerdo con la empresa Alium Qualitas con el fin de lograr la implantación y certificación de la norma europea ISO 9002. La implantación del sistema de gestión de la calidad con el asesoramiento de Alium Qualitas se basa en la acción simultánea en grupos de empresas de auxilio en carretera con el fin de aprovechar aquellas características que les son comunes. Los primeros trabajos se desarrollan a lo largo de siete jornadas de trabajo, de las que dos son para la totalidad del grupo y las otras cinco se dedican de forma individualizada. Para que todos estos pla-

zos se cumplan sin retrasos es necesario que cada empresa cumpla con las tareas que el consultor le encomiende. El proceso total tiene una duración de seis meses. La certificación del sistema de calidad comprende la emisión del certificado de AENOR de registro de empresa, el certificado IQNET y una licencia de uso de la marca AENOR de empresa registra-

da. La vigencia de la certificación será por tres años, con auditorias de seguimiento anual para la verificación del cierre de las "no conformidades" detectadas en las auditorias anteriores. También se comprobará anualmente que el sistema de la calidad se mantiene y, si es posible, mejora en la adecuación y eficacia. De esta forma, cada tres años se amplía el periodo de

vigencia por otros tres años, con los posteriores seguimientos, repitiéndose el ciclo cada tres años. Tanto Alium como Aenor realizarán una visita de un día de duración con carácter gratuito a la primera empresa de cada autonomía que solicite la implantación y certificación. Los precios de todo este proceso quedan reflejados en la siguiente tabla:

Empresa	Hasta cinco operarios	De cinco a diez operarios	Más de diez operarios
Certificado Aenor	300.000	300.000	300.000
Implantación Alium	550.000	575.000	600.000
Mantenimiento anual Aenor	140.000	140.000	140.000
Mantenimiento anual Alium	100.000	75.000	50.000

Estos precios son aplicables para el supuesto de un mínimo de cinco empresas en cada autonomía.

Cabrestantes Serie "S"



MOD. S4500

ELECTRICOS 12V. Y 24 V.
POTENCIAS:
DESDE 1134 KG. A 2041 KG.
MOTOR REVERSIBLE
SISTEMA PLANETARIOS
FRENO DINAMICO DE FROCCION
EMBRAGUE MANUAL.

Cabrestantes Serie "X"



MOD. T1500



MOD. X9

ELECTRICOS 12V. Y 24 V.
POTENCIAS: DESDE 454 KG. A 4082 KG.
MOTOR REVERSIBLE. SISTEMA PLANETARIOS
FRENO DINAMICO Y AUTOMATICO. EMBRAGUE MANUAL.

Cabrestantes Husky-E10P



MOD. HUSKY

ELECTRICOS 12V. Y 24 V.
POTENCIAS: DESDE 3629 KG. A 6350 KG.
SISTEMA TORNILLO SIN FIN Y PLANETARIOS BAÑADOS EN ACEITE
EMBRAGUE MANUAL.

Cabrestantes hidráulicos



MOD. H8PW

MOD. H10P H12P H14P MOD. H20P H25P H30P H50P



HIDRAULICOS A PLANETARIOS BAÑADOS EN ACEITE
POTENCIAS: DESDE 3629 KG. A 22680 KG.
ESPECIALMENTE DISEÑADOS PARA INSTALAR EN
PLATAFORMAS PORTA VEHICULOS, GONDOLAS,
GRUAS DE ARRASTRE Y DE ASISTENCIA

ELVIC S/A NUEVA DIRECCIÓN

De la Tècnica, 29 - Pol. Ind. Nord-Est
08740 St. Andreu de la Barca (BARCELONA)
Tel.: 93 682 83 20 - FAX: 93 682 83 21

Suspensión electroneumática SinseS

Como solución a este problema, encontramos la suspensión electroneumática SinseS, diseñada para todo tipo de vehículos todo terreno, furgonetas, camionetas con cargas delicadas, ambulancias, microbuses, grúas portacoches, etc.

La suspensión electroneumática SinseS consiste en un sistema de suspensión neumática semiactiva la cual actúa independientemente entre el eje y el bastidor sin tener que reformar el sistema original del vehículo. Está diseñada para asistir a la suspensión original dando mas seguridad y repartiendo mejor el esfuerzo de la carga sobre el bastidor.

Con este sistema suprimiremos las vibraciones del terreno sobre los ejes, nos permitirá controlar y modificar las presiones de los fuelles desde el puesto de conducción y así poder estabilizar rápidamente el vehículo en terreno o carga transportada.

En la actualidad todos los sistemas de suspensión que se utilizan en vehículos y similares no pueden evitar las vibraciones ocasionadas por el asfalto sobre el eje, así como la falta de estabilidad del vehículo, la cual es la causa de muchos de los accidentes que sufren estos.

Entrevista con Enric Soldevilla, responsable de desarrollo

¿Por qué pensó en la necesidad de diseñar este sistema de suspensión?

En un principio todo salió un poco por casualidad, soy un gran amante del caravaning y tenía un problema, mi autocaravana no tenía mucha estabilidad y pensé en una suspensión neumática. Monté unos cojines neumáticos en el eje trasero, construí unos soportes para adaptar los cojines, fuelles o pulmones, monté un prototipo de suspensión neumática y lo probé. Al acabar la prueba pude comprobar que no sólo había acabado con el balanceo, sino que además conseguí darle un confort que antes no tenía. Logré mayor adherencia al asfalto y mejor frenada, así que me puse manos a la obra y comencé a estudiar detenidamente el tema. Regulé carga y presiones en los cojines, adapté un calderín y un compresor, lo regulé todo por medio de un mando electrónico y una caja electroneumática, hasta completar un kit de suspensión de gran fiabilidad y fácil montaje.

¿En qué consiste su invento?

Este sistema de suspensión electroneumática independiente se instala para asistir a

la suspensión original de cada vehículo. El conjunto se compone de un calderín, un compresor, unos pulmones o fuelles neumáticos y una caja o centralita electrónica. Este elemento monta unas electroválvulas de modo que el calderín, por medio de un preostato, recibe el aire que, mediante las electroválvulas, es enviado a un regulador de presión. Desde este, por medio de otras electroválvulas conectadas en paralelo, reparte el aire a cada fuelle, desde un mando en el tablier con tres posiciones.

¿Cuál es la función de este sistema?

La función de los fuelles neumáticos es la de suavizar el vehículo por el efecto de las ballestas sobre los equipos instalados en la carrocería y además obtener tres puntos de apoyo sobre el bastidor del conjunto de la suspensión, suavizando el efecto de la resultante sobre el chasis.

¿Qué pretende usted con este sistema?

Reforzar la suspensión trasera del vehículo mediante los ya mencionados fuelles neumáticos (uno por rueda), manteniendo en todos los casos la

suspensión original de cada vehículo.

¿En qué tipo de vehículos ha tenido más aceptación este sistema?

Para todos los de carga y de transporte de viajeros, ambulancias, grúas, porta vehículos, autocaravanas, etc.

¿Puede indicarnos algún caso en el que su sistema haya servido como solución a un problema?

Hay muchos y a los que podría poner nombre y apellidos: autocaravanas que por su volumen, carrozado y peso se hacen inconducibles por varios motivos. Uno es el viento lateral, nuestro sistema no deja que el vehículo se balancee. Por su amplio voladizo, estos vehículos cabecean y pierden adherencia y frenada en el eje delantero. Puedo asegurarle que con nuestro sistema de suspensión patentado queda corregido. Lo mismo pasa con las grúas portacoches, cuando le cuelgan un auto en la cuchara. Este problema ha quedado resuelto en infinidad de casos. Hay más de doscientos que lo han montado y sólo hemos recibido felicitaciones por su rendimiento.

SUSPENSIÓN NEUMÁTICA SINSE S

KIT D



El KIT D es un sistema de suspensión neumática adaptable a todo tipo de vehículos. El sistema de suspensión es regulable con 4 posiciones de control (0-3), pudiendo variar las presiones del sistema (de carga máxima a descarga total) a través de un conmutador instalado en el tablier. El KIT D es de fácil montaje y proporciona la seguridad, adherencia y confort que tan sólo la suspensión neumática puede ofrecer en todo tipo de asfaltos.

TELEMANDOS SINSE S

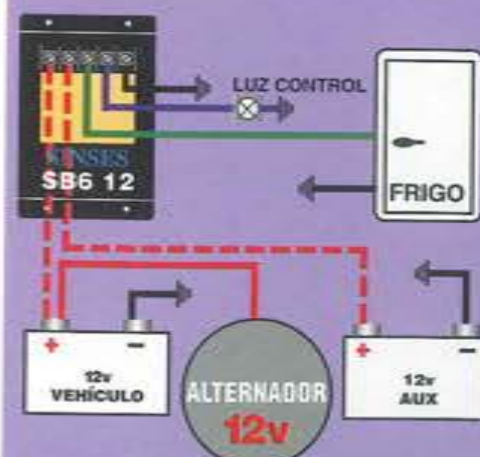
TELEMANDOS SERIE RMD-RMU-RMS

Telemando serie RMD: de 2 a 8 canales, con receptor 12/24 v. bypass opcional y salida programable por negativo o positivo potenciada de 10A por canal.
Telemando serie RMU: igual que RMD pero receptor con alimentación de 12/24/220v.
Telemando serie RMS: de 9 a 16 canales pulsantes o enclavados (ON-OFF), con receptor de 12/24v., bypass opcional, 10A por salida y programable.
Frecuencia de transmisión 30.875 MHz que proporciona un alcance entre 300 y 700 metros (con antena exterior).
Sistema de codificación digital única y exclusiva, por lo cual no es posible la duplicación de códigos y se evitan posibles interferencias entre equipos.
Producto certificado según la directiva europea 89/336/EEC.



SEPARADORES DE BATERÍAS SINSE S

ESQUEMA DE MONTAJE



Los separadores de baterías son equipos electrónicos de altas prestaciones, permiten el control de carga de una batería auxiliar acoplada a una principal y separándola de ésta cuando no exista suficiente corriente de carga.

En el caso de vehículos de servicios (grúas, ambulancias, etc...), permiten el funcionamiento de los elementos conectados a la batería auxiliar y preservar la batería principal. Hay separadores para baterías de 12 o 24v potenciados.

Régimen especial de la Seguridad Social de trabajadores autónomos

Trabajar por cuenta propia

El sector de empresas de auxilio en carretera cuenta con un número de trabajadores autónomos casi tan importante como el de trabajadores por cuenta ajena, ya que son muchas las personas que invierten su dinero en la compra de una grúa y prestan sus servicios a una o varias compañías de asistencia.

¿Quiénes pueden ser trabajadores autónomos?

Cualquier persona mayor de 18 años que de forma habitual, personal y directa, realice una actividad económica a título lucrativo, sin necesidad de un contrato de trabajo. El trabajador por cuenta propia puede contar con el servicio remunerado de otros trabajadores, si bien, el cónyuge, hijos, hermanos y cuñados no podrán prestar sus servicios al autónomo como trabajadores por cuenta ajena, sino que también serán considerados como trabajadores por cuenta propia.

¿Cómo solicitar el alta en la Seguridad Social?

La solicitud de alta debe realizarla el trabajador interesado en la Tesorería General de la Seguridad Social en los 30 días naturales siguientes al inicio de su actividad. Es importante respetar este plazo, ya que, de lo contrario, podríamos ser objeto de un sanción administrativa y de recargos en las cuotas correspondientes a pagar.

El alta en autónomos es única, aun cuando se realicen varias actividades distintas incluidas en este régimen especial. Así mismo, el hecho de que un trabajador esté dado de alta en este régimen especial, no excluye que a su vez pueda estar dado de alta como trabajador por cuenta ajena de otra empresa, ya que ambos regímenes son compatibles.

documentación necesaria para el alta

- ◆ Impreso TA.05221/A de solicitud facilitado por la Seguridad Social
- ◆ Impreso de opción de Incapacidad Temporal
- ◆ Original y fotocopia del Impuesto de Actividades Económicas
- ◆ Original y fotocopia del Documento Nacional de Identidad
- ◆ Original y fotocopia de la cartilla de la Seguridad Social

¿Cómo debemos pagar nuestras cotizaciones como autónomos?

La obligación de cotizar nace desde el primer día en que realicemos una actividad con fines lucrativos de forma habitual, personal y directa. Esto significa que el hecho de no cumplir con nuestra obligación de darnos de alta, no nos exime del pago de las cuotas y sus correspondientes recargos desde el momento en que

empezamos a trabajar, pudiéndonos ser reclamadas por la Seguridad Social.

Nuestra obligación de cotizar finalizará el último día del mes natural en que se produzca el cese en la actividad, por lo que siempre debemos pagar la cuota completa sea cual sea el día del mes en que dejemos de trabajar y, siempre que comuniquemos la baja en los 6 días siguientes al cese de la actividad a la Seguridad Social.

Bases, cuotas y tipos de cotización.

- ◆ Pagaremos nuestras cuotas antes del último día del mes al que corresponda la cotización.
- ◆ Base mínima de cotización para el año 2000: 116.160 pesetas / mes, lo cual supone una cuota a pagar de 32.873 pesetas.
- ◆ Base máxima para el año 2000: 407.900 pesetas / mes, lo cual supone una cuota a pagar de 115.415 pesetas.
- ◆ Tipo de cotización con derecho a prestación económica por enfermedad: 28,3 por ciento.
- ◆ Tipo de cotización sin derecho a prestación económica por enfermedad: 26,5 por ciento.

¿Qué prestaciones obtenemos a cambio de nuestras cotizaciones?

En caso de enfermedad y, siempre que hayamos optado por la cobertura de la prestación económica, cobraremos a partir del día 16 de la baja una cuantía del 60 por ciento de la base reguladora hasta el vigésimo día y del 75 por ciento a partir del vigésimo primer día desde la fecha de la baja médica.

En caso de maternidad, cobraremos el 100 por cien de la base reguladora desde el mismo día de la baja.

Para el supuesto de incapacidad permanente total para la profesión habitual, cobraremos una pensión vitalicia del 55 por ciento de la base reguladora o una indemnización de 40 mensualidades de la citada base.

En el momento de nuestra jubilación, que será siempre a los 65 años, cobraremos una cantidad que viene determinada por el importe de la base reguladora y el número de años cotizados en función de una tabla que va desde el 50 por ciento de la citada base a los 15 años de cotización, hasta el 100 por cien a los 35 años.

MULERO & ASOCIADOS

ASESORIA LABORAL
PARA SOCIOS DE



91 564 55 97



IQ CONTROL ESPAÑA S.A.
Pau Claris, 102, 1º
08009 Barcelona
Tel. 93 318 66 33
Fax. 93 318 01 332
E-Mail: iqcontrol@conecta.es



El sector de asistencia en carretera ha experimentado en los últimos años en nuestro país, una creciente exigencia de Calidad en los servicios que presta.

Si bien en la mayoría de países de la UE este servicio está ya definido y reconocido ante las Administraciones correspondientes y se desarrolla dentro de un colectivo de empresas que defienden un marco de actuación común respecto a las Compañías de Asistencia y a sus propias necesidades de gestión, en España este camino no ha hecho más que iniciarse. La primera Asociación a nivel nacional -ANEAC- constituida en 1998, habiendo despertado ya en su breve andadura grandes expectativas de cambio y evolución en defensa de los intereses y mejora de las empresas del sector.

Fruto de esta iniciativa es la colaboración que a suscrito ANEAC con IQ CONTROL para poder asesorar a todas las empresas asociadas, en la implantación de un Sistema de Aseguramiento de la Calidad según la Norma ISO 9002. Esta colaboración conlleva el garantizar a las empresas interesadas, su implantación efectiva y fiable y que les permita en breve tiempo acceder a la CERTIFICACIÓN como requisito indispensable para desarrollar su actividad con las máximas garantías de calidad en el servicio y mejora continua en su gestión.

Desde principios de 1999 muchas empresas del sector de asistencia en carretera han demostrado su convicción en este proyecto iniciando el proceso de implantación del Sistema de Calidad. Actualmente son más de 40 las empresas que están involucradas en el mismo y de ellas 15 ya poseen el correspondiente CERTIFICADO.

IQ CONTROL a través de su experiencia adquirida durante más de 12 años asesorando en la implantación de Sistema de Calidad en gran número de países de la U.E. en el sector de servicios y más concretamente en la asistencia en carretera, ha desarrollado un modelo específico que facilita la implantación de la Norma ISO 9002 en un plazo de tiempo razonable y a un coste asumible. Esta metodología está a disposición de las empresas asociadas a ANEAC que deseen iniciar el proceso de implantación de la Norma.

Alex van Samang, Comercial Manager

CABRESTANTES

Manuales (250 a 1.250 Kg.)

Eléctricos (1.130 a 5.440 Kg.)

Hidráulicos (3.600 a 20.400 Kg.)



ALKO
Técnica de vehículos

AL-KO ESPAÑA, S.A.
Tel. 976 46 22 80
Fax 976 78 52 41
Email alko@jet.es

Santiago López Ruiz, asesor en temas financieros, de ahorro e inversión.

Aportamos soluciones personalizadas a cualquier inversor

Después de varias conversaciones mantenidas con los miembros de la Junta Directiva de FEAEAC, se ha llegado a la firma de un compromiso de colaboración y prestaciones para todos los asociados con Aegon Inversión.

¿Qué es Aegon Inversión?
Es una de las compañías líder del mercado internacional en poner a disposición de sus clientes las mejores alternativas de ahorro e inversión, con rentabilidades medias superiores al 30 por ciento anual. Es una multinacional que lleva años formando en España profesionales que puedan asesorar en cualquier tema relacionado con el mundo financiero y que puedan dar la solución individual o colectiva sobre cualquier asunto que se les plantee de las inquietudes que se puedan tener, respecto a la inversión y el ahorro.

¿Qué alternativas son las más interesantes en cuanto a rentabilidad y fiscalidad?
En estos momentos y con las medidas liberalizadoras aprobadas por el Gobierno en su apartado de "fiscalidad del ahorro", a todos los productos "unit linked" los sitúa como la alternativa idónea de ahorro a medio y largo plazo. Aegon ya lleva apostando por esta

modalidad desde hace más de seis años en España, y como grupo internacional bastante más tiempo, lo que conlleva una experiencia y una estabilidad en rentabilidades de sus cestas de fondos.

¿Qué ventajas tienen los "unit linked" además de su fiscalidad?

Aunque hoy el tema fiscal es una de las preocupaciones de cualquier inversor o ahorrista, estas alternativas tienen otras ventajas muy a tener en cuenta como:
Transparencia.- En cualquier momento, a través de prensa, Internet o con una simple llamada, podemos saber cualquier asunto, lo que tenemos, qué rentabilidad llevamos acumulada, etc.

Flexibilidad.- Siempre podemos variar nuestros planes aumentando, disminuyendo o paralizando las aportaciones, haciendo las aportaciones extraordinarias que nos convengan en cada momento o cambiar la forma de las mismas a nuestra comodidad.

Liquidez.- Podemos recuperar todo o parte de lo que hemos aportado, más su rentabilidad acumulada, en cualquier momento de la duración del contrato a partir del primer año.

Seguridad.- El grupo Aegon tiene la clasificación de AAA (Rating) que es la más alta en cuanto a solvencia y liquidez para con sus compromisos con sus clientes. Además, nuestra gestora de fondos internacionales (los de más alta rentabilidad) es una compañía

del propio grupo y opera al día con cifras de unos 7,5 billones de pesetas en el mercado internacional.

¿Tienen los productos que ofrece Aegon alguna particularidad que les diferencie de otros que hay en el mercado?

Efectivamente, en primer lugar se puede conseguir participar con aportaciones muy pequeñas, desde 10.000 pesetas. Normalmente se piden aportaciones bastante superiores. Tenemos alternativas únicas en el mercado para jugar a la Bolsa con muy poco o ningún riesgo sobre el capital. Hay, para quien quiera tener sus aportaciones con rentabilidades aseguradas, alternativas que actualmente garantizan un 6 por ciento de interés, sin ningún tipo de letra pequeña.

¿Qué destacaría finalmente de su compañía?

Sin duda alguna dos cosas. Primero, la profesionalidad que nos imprime dentro de nuestra carrera, estando en todo momento al día de cualquier producto o tema que esté en el mercado financiero. En segundo lugar, la forma individualizada en que nos permiten tratar a nuestros clientes, para estar constantemente asesorándoles y resolver sus necesidades o dudas. Y lo más importante, estar al día en la evolución del mercado para aconsejar o realizar, según los casos, los cambios necesarios entre las opciones que tenemos para conseguir siempre la mayor rentabilidad.



"Tenemos alternativas únicas en el mercado para jugar a la Bolsa con muy poco o ningún riesgo sobre el capital."

Eslingas Amarres flexibles



Cadenas para coches 4x4, furgonetas y camiones
Cierres inoxidables para camiones frigoríficos



VESETRA

VESETRA S.L.
POLIGONO INDUSTRIAL DE VENTAS
C/ Gabiria, 49 - Pabellón 9 Apdo. 19 20.305 IRUN
Tel. 943 632 616 Tel. Internacional (34) 943 632 616
Fax 943 632 676 Fax Internacional (34) 943 632 676

VENTA DE VEHÍCULOS



LUNA AT-50/34

50 t. de capacidad máx. Plumin auxiliar de 18 m. Motor chasis Mercedes 330 C.V. Revisada, pintada y con garantía. 34 m. bajo gancho pluma. Chasis Luna 6 x 6 x 6. Limitador de sobrecargas. Año de fabricación 1991



GROVE AT-633B

30 t. de capacidad máx. Plumin auxiliar de 7 m. Motor chasis Deutz 6 cilindros. Revisada y pintada. 27 m. bajo gancho pluma. Chasis Grove 4 x 4 x 4. Limitador de sobrecargas. Año de fabricación 1988



GROVE TMS-180

18 t. de capacidad máx. 23,8 m. bajo gancho pluma. Chasis Gove 6 x 4. Motor chasis Cummins. Revisada y pintada. Año de fabricación 1980.



LUNA GT-45/31

45 t. de capacidad máx. 31 m. bajo gancho pluma. Plumin auxiliar de 15 m. Chasis Luna 8 x 4. Motor chasis Pegaso 260 C.V. Motor grúa Pegaso 170 C.V. Revisada, pintada y con garantía. Año de fabricación 1978.



LUNA AT-50/34

50 t. de capacidad máx. Plumin auxiliar de 18 m. Motor chasis Mercedes 330 C.V. Motor grúa Mercedes 165 C.V. Revisada, pintada y con garantía. 34 m. bajo gancho pluma. Chasis Luna 6 x 6 x 6. Limitador de sobrecargas. Año de fabricación 1992



LUNA GT-14/16R

elevación y arrastre 14 t. de capacidad máx. 16 m. bajo gancho pluma. Chasis Pegaso 6 x 4. Motor grúa Perkins 79 C.V. Revisada, pintada y con garantía. Año de fabricación 1978.



GRÚAS GRUFER, S.A.

Vende grúa Mercedes 1748 de arrastre para vehículos pesados. Teléfono: 91 683 53 19 Marcelino ó Conchi

Renault MB Master. Carrocería Encabo. Motor recién reparado. Neumáticos nuevos. Teléfono: 609 284 137 Precio inmejorable. (Luis)

Ford Transit 2.5 Turbo, plataforma. Matriculada en diciembre de 1997. Teléfono 639818284.

Iveco con plataforma basculante de 11 Tm en perfecto estado. Teléfono 964256420.

Mercedes 1320. Portacoche para 4/5 unidades. Suspensión neumática. Perfecto estado. Teléfono 609622482.

Mitsubishi L-200 4x4 con cucharas. Chasis reforzado. Pocos kilómetros, impecable. Siempre en garaje. Teléfono 607455135.

Nissan M-90/150, año 1995. Portavehículos carrozado por Cametal para 3 vehículos. Revisiones en Nissan. Precio final 3.700.000 pesetas. Teléfono 670711171.

Nissan Patrol Top Line 6 cilindros turbo, año 1992. Con pluma. Muy buen estado. Teléfono 609311559.

Nissan Trade 2.8, A-BN, año 1989. Pocos kilómetros, urgen vender. Precio 1.100.000 pesetas negociables. Teléfono 630905232.

Nissan Trade 2.8, grúa, año 1991. Teléfono 924501150 y 610501150.

Nissan Trade 2.8, grúa, año 1992. Teléfono 924501150 y 610501150.

Nissan Trade 2.8. Buen precio. Teléfono 934603435.

Nissan Trade con plataforma basculante. MMA 3.500 kg. Buen precio. Teléfono 934603435.

Nissan Trade doble cabina con palas. Buen estado. Damos motor de recambio y accesorios. Teléfono 676979120.

Opel Omega 2.5 TD V6 Caravan, motor BMW. En muy buen estado. Blanco. Todos los extras. Teléfono 942751091.

Plataformas deslizantes, varios modelos. Teléfono 902188881.

Pluma telescópica PPM 25 Toneladas. Reparada de motor, cambio, grupo hidráulico, etc. Precio a convenir. Especial para levantar vehículos industriales. Teléfono 670302010. José Carlos.

Renault Miniline 100 con grúa brazo Valvan, año 1989. Varios vehículos. Teléfono 924501150 y 610501150.

Renault Miniline 120, año 1992. Carrozado por Foima. Varios vehículos seminuevos. Teléfono 924501150 y 610501150.

Scania con plataforma basculante de 15 Tm en perfecto estado. Teléfono 964256420.

Todo tipo de grúas desde 500.000

pesetas. Plataformas deslizantes, cucharas, etc. Teléfono 670302010. José Carlos.

Volvo FL 6-12 180 CV, año 1995. Portavehículos carrozado por Monza para 4/5 vehículos. Rampas hidráulicas, sistema hidráulico de emergencia, aire acondicionado, freno eléctrico y otros extras. 297.000 kilómetros. Muy buen estado general. Precio a convenir. Teléfono 609444534.

COMPRA DE VEHÍCULOS Compramos vehículos nuevos, semi-nuevos, kilómetro 0, renting y rent a car. Coesauto, Miguel Fernández. Teléfono 955913904. Fax 955914082.

Grúa usada tipo Ford Transit. Antigüedad aproximada de cinco años. Con plataforma autodeslizante. Teléfono 629824009.

Plataforma usada en buen estado y precio razonable. Teléfono 629824009.

ACCESORIOS Vendo palas montadas en vehículos nuevos o usados. Teléfono 966263426.

Vendo remolque modelo Monza, 2.000 kg. ITV pasada con reforma nuevo. Teléfono 607455135.

VARIOS Alquiler título de capacitación profesional para el transporte nacional e internacional de mercancías por carretera, para pesados y ligeros (transitorio, almacenista, agencia de viaje). Indispensable para la obtención de tarjetas de transporte. Precio a convenir. Teléfono 902345670. Luis Miguel.

Título de Consejero de Seguridad se ofrece para transporte de mercancías peligrosas. Preferiblemente empresas de Salamanca o Zamora. Teléfonos 923288125 y 923232510.



ROBADO portacoche Nissan Atleon 165. MMA 9.500 kg. Carrocería Foima doble piso. M.1131-ZS, Rotulado Europ Asistencia. José Francisco Tomico 607760073.

TRIPLE A UN VALOR DIFERENCIADO

Con la experiencia de más de 6 años comercializando productos UNIT LINKED en el mercado español.

INGRESOS GARANTIZADOS

SU PROYECTO www.aegon.es FLEXIBLE Producto único en el mercado español.



GANANCIA TRIMESTRAL IBOXADA EL MEJOR VEHICULO DEL MERCADO PARA VIAJAR POR LA BOLSA DE FORMA INTELIGENTE

RENTABILIDAD LIQUIDEZ TRANSPARENCIA TRATAMIENTO FISCAL PRIVILEGIADO SEGURIDAD SERVICIO

3. POR FISCALIDAD

VIVA SUPERFONDOS VIDA CUENTA AHORRO

CAPITALIZACIÓN BURSÁTIL (En miles de millones dólares USA)	
1. American International Group	163,6
2. Allianz	73,7
3. AEGON	62,4
4. ING	56,0
5. AXA	47,9
6. Zurich Fin. Services Group	47,3
7. Prudential Corporation UK	32,5
8. Generali	30,3
9. Allstate	22,1
10. CGU	19,9

FUENTE: Pressark November, 1999.

La inserción de anuncios en esta sección es gratuita, y se publicará siguiendo riguroso orden de recepción. Los anuncios de particulares tendrán preferencia sobre los de empresas de compra-venta.

Enviar este cupón debidamente relleno a infoANEAC: c/ Juan Hurtado de Mendoza, 5 semisotano - 28036 Madrid. o al Fax: 91 350 30 79

Nombre y apellidos:	Texto a publicar:
Denominación de la empresa:	
Dirección:	
Localidad:	C.P.:
Teléfono:	Núm. de socio:

SANTIAGO LOPEZ RUIZ

Asesor de Inversión Personal

Pº de la Castellana, 82
28046 Madrid
Teléf. 91 564 93 10
Fax 91 562 62 48

Móvil: 658 80 12 66

AEGON INVERSION seguros La base de su ahorro

CEDA
24 HORAS
CENTRAL DE ASISTENCIA



**RESCATES DE
TURISMOS,
4 x 4,
CAMIONES,
AUTOCARES,
ETC.**



91 507 40 80 - 902 170 170
FAX: 91 507 07 40
www.gruasceda.com



TODO TIPO DE GRUAS TURISMO



TALLER MÓVIL V. INDUSTRIAL



GRÚA VEHÍCULOS BLOQUEADOS



PLUMAS CARGA RESCATE



GÓNDOLAS



REMOLQUES V. INDUSTRIALES



REMOLQUE AUTOCARES



RESCATE V. INDUSTRIALES



RESCATE CISTERNAS SIN ESLINGAS



VEHÍCULO ESPECIAL RESCATE



RESCATE NEUMÁTICO



RESCATE SIN DAÑOS

ESPECIALISTAS EN RESCATES

MADRID - ESPAÑA