

ANInfoEAC

Núm. 12 - verano 2005

ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA

LA SEGURIDAD VIAL, EN MANOS DE PROFESIONALES



- ENTREVISTAS:
RAFAEL MERINO Y PERE NAVARRO
- DEBATE SOBRE EL FUTURO DE LA ASISTENCIA
EN CARRETERA
- SEMINARIO DE ANEAC EN BARCELONA
- FERIA INTERNACIONAL DE ALEMANIA

NARROS

NARROS



Fábrica y oficinas
Camino Vereda del Manzanares, P1 y P2
Polígono Industrial El Álamo
28607 EL ÁLAMO - MADRID

Atención al Cliente
Telf.: 902 19 46 57
Fax: 91 810 49 42
Web: www.narros.net
E-mail: narros@narros.net

Sumario



ACTUALIDAD ■

El permiso por puntos	11
Avisador de emergencia	28
Feria internacional de Alemania	44

OPINIÓN ■

Saludos del Presidente	4
Buenaventura Velasco	15
Cartas de los socios	18
Juan Gerber (Línea Directa)	21
Debate sobre el futuro de la asistencia en carretera	24
Jesús Domínguez, "Docu"	36

ENTREVISTA A ■

Rafael Merino	5
Pere Navarro	48

CULTURA ■

La radio en las autopistas de la comunicación	40
---	----

TABLÓN DE ANUNCIOS

Vendo	51
Compro	53

RELACIÓN DE EMPRESAS ANUNCIANTES

Empresa	Actividad	Página
Narros	Fabricación de grúas	2
La Cabaña	Desguace	10
Peragón	Carrocerías	14
IDX Informática	Informática: Comunicaciones	19
Grúas DOCU	Grúas y asistencia	20
Implementos	Complementos y material profesional	23
Grúas Pascual	Asistencia	35
Tall. y grúas Ávila	Asistencia y reparación de vehículo	38
Tranexcan	Grúas y asistencia	39
Mycsa Mulder	Vehículos para salvamento y rescate	41
Encabo	Fabricación de grúas	43
Elvic	Complementos y material profesional	47
Foima	Fabricación de grúas	56

Autonomías



Un Saludo del Presidente

Queridos asociados:

Os hablaba en mi última carta de la necesidad de que se llegue a un entendimiento entre empresas de grúas y compañías de asistencia. Como todos sabemos, el desacuerdo entre ambas partes es uno de los principales problemas que atentan nuestro sector, y hasta que no consigamos solucionarlo no podremos ofrecer un servicio de auténtica calidad con plenas garantías. En este tiempo se han dado pasos importantes y ha habido un acercamiento con las compañías aseguradoras, prueba de ello es el seminario celebrado recientemente en Barcelona, que se convirtió en un punto de encuentro en el que pudimos exponer claramente nuestros planteamientos, nuestras necesidades y nuestra firme intención de no detenernos hasta conseguir subsanar todos y cada uno de los problemas que impiden la regularización de nuestro sector, que por desgracia aún son muchos.



Por delante tenemos un duro trabajo, y habremos de permanecer en todo momento expectantes a la respuesta que se produzca ante este envite que para nosotros se ha convertido inevitablemente en un árduo. La actitud de las compañías ha sido positiva y se ha abierto el camino del diálogo, pero no se trata simplemente de una declaración de buenas intenciones y es preciso materializar, dentro de lo posible, todas nuestras exigencias. Es la obligación que tenemos, y las compañías lo han de tener tan claro como nosotros: porque si no, nos espera un futuro de hostilidad permanente, y eso es algo que nadie quiere.

Todo lo anterior intento tratarlo más en profundidad en la entrevista que sigue en este número para esclarecer en lo posible la actual situación del sector así como la de nuestras expectativas. Deseo sinceramente que pueda servir para aportar un pequeño grano de arena a este proyecto común por el que todos estamos luchando.

Rafael Merino Calderón


Info **ANEAC** FEDERACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA

EDITA: FENEAC. C/. Juan Hurtado de Mendoza, 5 - semisótano - 28036 MADRID. Telf.: 902 34 56 70. Fax: 91 761 35 81.
www.aneac.com - e-mail: aneac@aneac.com

CONSEJO EDITORIAL: Rafael Merino Calderón, Francisco García del Río, Juan Emilio Albaladejo, M^a Carmen Ricart, Jose Manuel Mendez.
COORDINACIÓN: Julián Santamarina, Alejandro Pilar. REALIZACIÓN Y DISEÑO GRÁFICO: CEEMOLAR S.L., Telf.: 91 841 23 19 www.ceemolar.com, info@ceemolar.com, Paraíso Bajo 11, 28710 El Molar Madrid

FOTOCOMPOSICIÓN, FOTOMECAÁNICA E IMPRESIÓN:
Depósito Legal:

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.

FENEAC es miembro  (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.

Rafael Merino

Presidente de FENEAC

Rafael Merino cumple su sexto año al frente de FENEAC. Comenzó a trabajar en el sector como propietario de una grúa, mientras estudiaba peritaje mercantil. Comprobó que este trabajo

podía aportar buenos recursos económicos a la vez que era un mercado en el que aún quedaba mucho por hacer, por lo que decidió dedicarse exclusivamente a esta profesión.

Rafael nos cuenta sus comienzos como empresario y las inquietudes que le llevaron a organizar nuestra asociación:

Me introduje en el sector directamente como empresario, fui comprando grúas, montando el taller y otra serie de negocios paralelos, sin dejar nunca la empresa de las grúas. Así han pasado veintisiete años. He llegado a tener cuarenta y ocho vehículos y más de sesenta personas trabajando. En la actualidad tenemos trece vehículos y quince personas.

Hemos hecho una empresa pequeña, adaptada a las circunstancias, a las tarifas y a los precios que hay en el mercado, para mantenernos en él. A raíz de entonces comencé a intentar organizar el sector, con diferentes organizaciones que no cuajaron, hasta 1997, cuando comenzó ANEAC y hemos llegado adonde estamos ahora, con una asociación, una federación nacional con diecisiete asociaciones, y algunas otras asociaciones independientes que se han ido formando a partir de la nuestra.

ESTRUCTURA DE FENEAC

FENEAC es una institución piramidal, con una estructura de confederación. Existen federaciones en cada una de las comunidades que son multiprovinciales. De tal manera que engloba cincuenta y cuatro asociaciones de provincia, dieci-



siete asociaciones regionales y una confederación que aglutina a todas. Todo ello forma el Consejo de Dirección de la confederación. Actualmente hay asociadas seiscientos setenta empresas aproximadamente, ya que varía como consecuencia de las nuevas incorporaciones y de algunas bajas, por cese de actividad, en todo el territorio nacional.

¿Existe la misma problemática en todas las comunidades o por el contrario cada una tiene sus propias necesidades?

Hay una problemática común para todos, pero luego además se agrava según qué comunidades. En unas por infraestructura, en otras por razones económicas; porque les pagan menos, otras porque es más caro el nivel de vida donde se encuentra la empresa... Con lo que se añaden, por lo tanto, problemas a los ya existentes. Un inconveniente añadido muy importante es que

“Hay una problemática común para todos, pero luego además se agrava dependiendo de las comunidades. Por lo tanto, se añaden problemas a los ya existentes”

este sector, como es relativamente nuevo, tiene convenio nacional de rama, y normalmente está vinculado al convenio de transporte, y esto hace que varíe mucho dependiendo de la comunidad en la que se sitúe. Esta situación perjudica en gran medida al sector.

PROBLEMÁTICA HISTÓRICA DEL SECTOR

El presidente analiza las causas que han llevado a las empresas de asistencia en carretera a esta compleja situación:

Las grúas comenzaron a funcionar como una herramienta más de los talleres. En algunas comunidades, se sigue dando la misma situación; es decir, la grúa como un añadido a la actividad de los talleres. La fuente principal de ingresos de esas empresas siguen siendo sus propios talleres. Cuando comenzaron las compañías de seguros a ofrecer una póliza de asistencia, este servicio se generalizó y ahora todas las aseguradoras ofrecen, dentro del seguro del automóvil, coberturas de asistencia a los vehículos. Esa situación llevó a una demanda mayor de empresas, cuya dedicación fuera exclusivamente la de prestación de servicios. En el momento actual están operando alrededor de cinco mil empresas y siguen sin estar reguladas por la Administración.

La alarma social por la situación en la que nos encontramos salta cuando se producen las presiones fiscales de la Administración sobre estas empresas, y no pueden hacer frente a ellas, o están irregulares por el hecho de estar encuadra-

“Tendría que intervenir la Dirección General de Tráfico para solucionar nuestra situación y encuadrarnos de alguna manera, de manera que sepamos perfectamente cómo desarrollar nuestra actividad”

das en un lugar donde no le corresponde. Nos está regulando Transportes, cuando en realidad no lo somos. Somos un servicio para el transporte. Fiscalmente no se nos puede catalogar como transporte, porque por ejemplo las contingencias de la carga no las tenemos por adelantado, como la tiene el transporte de mercancías. Esa situación para nosotros es casual, primero se tiene



que producir la avería o el accidente, para que vayamos a prestar el servicio. Con lo que nunca podremos saber por adelantado qué tipo de trabajo vamos a realizar, ni en qué cuantía. Por eso, nuestra situación es algo que se tiene que regular. En el caso concreto que he expuesto, sería Hacienda la encargada de llevar a cabo dicha regulación.

DIFICULTAD PARA ACATAR LAS LEYES

Por otro lado, está la realidad social. Se quedan averiados vehículos pesados de gran tonelaje y hay que retirarlos. Esa prestación de servicio la hacemos nosotros, pero para ello tenemos que saltarnos muchas leyes, en este caso de circulación, porque para retirarlos tenemos que circular con más de tres articulaciones, y también porque pasamos las dimensiones máximas permitidas. Nos vemos obligados a saltarnos las leyes y aún no se ha hecho nada en este sentido. Ahí tendría que intervenir la Dirección General de Tráfico para solucionar nuestra situación y encuadrarnos de alguna manera; o bien adaptar las leyes o la normativa, para que sepamos perfectamente cómo desarrollar nuestra actividad.

Luego tenemos tarjetas de transporte que nos limitan la carga y el funcionamiento del vehículo. Nosotros nos encontramos con el problema de que nuestras cargas son indivisibles. No podemos llevarnos la mitad de un vehículo. Son cargas

completas y lo que interesa a todas las partes es retirar el vehículo lo antes posible de la vía pública con el fin de evitar nuevos accidentes, y no tener que volver a la base para buscar uno mayor, porque la autorización administrativa no lo permite, o limita el peso máximo de la carga de aquella grúa que se encuentra en el lugar del accidente o avería, dispuesta y capaz de solventar el problema. Así, por tanto, en este caso, tendrían que producirse esos cambios o adaptaciones de la Ley en la Dirección General de Transportes. Por último, nuestros cargadores son compañías aseguradoras que no están legisladas ni reguladas por Transporte. En este caso tendría que ser la propia Dirección General de seguros quien, de alguna manera, tomara medidas para que se produjera dicha regulación.

Conclusión, tocamos todos los ministerios, muchas direcciones generales, y ninguno de ellos puede solucionar el problema directamente si no es todos en conjunto, dándole una solución global.

CONSEJO SUPERIOR DE SEGURIDAD VIAL

Para eso pedimos en su día la intervención del único organismo consultivo capaz de aglutinar a todos estos ministerios y direcciones generales, el Consejo Superior de Seguridad Vial, desde donde se trataría de unificar todas las actuaciones para, entre unos y otros, encauzar el sector de las grúas en España, y en eso estamos. Pero, por diferentes motivos, no se termina de conseguir una legislación que regule definitivamente este sector.

¿Encuentra una vocación participativa dentro de las empresas de la asociación que representa?

“Los problemas comienzan al enfrentarse los nuevos empresarios de estas empresas antiguas a sus proveedores principales, que son las compañías de seguros, y no querer seguir trabajando como antes”

Ese es otro problema que afortunadamente con el tiempo se está subsanando. Ahora las empresas están, poco a poco, siendo dirigidas por los hijos de sus fundadores, por lo general más preparados que sus padres. Estos nuevos directivos pretenden adecuarlas a la realidad del mercado y, sin embargo, se encuentran con una situación bien diferente, como consecuencia del servilismo de sus padres, lógico por otra parte hace cuarenta años y también por la falta de formación de los mismos,

referente a las exigencias actuales. Ahí empiezan los problemas, al enfrentarse los nuevos empresarios de estas empresas antiguas a sus proveedores principales, que son las compañías de seguros, y no querer seguir trabajando como habían hecho hasta ahora. Sin tener, además, medios económicos para la renovación de las flotas ya obsoletas, sin necesidad de recurrir a la hipoteca personal para solventar esta situación. Algo a lo que estaban acostumbrados los padres, pero que sus hijos

no están dispuestos a consentir.

Como consecuencia de esto, se produce la discrepancia de estos empresarios con las aseguradoras. Prefieren no seguir con este tipo de ecuaciones para poder trabajar. Es el propio mercado quien marca las tarifas, pero es un mercado que está dirigido por las aseguradoras, con la característica añadida de que son ellas quienes dan el trabajo y también quienes pagan, con lo que todo tipo de negociación siempre queda condicionada a esta situación.

A todo esto tratamos de darle una solución y por eso el año pasado se convulsionó el sector, yendo a una huelga general de empresarios, algo que no se ha concebido nunca en ningún país y en ningún sector: “una patronal de empresarios que se ponga en paro y haga de sindicato”. Pero la respuesta es que el ochenta por ciento de esas empresas no se sienten como empresarios, porque son ellos mismos

“Nadie puede solucionar el problema directamente, si no es en conjunto”

“El 80% de estas empresas no se sienten como empresarios”

“Es un mercado que está dirigido por las aseguradoras; son ellas quienes dan el trabajo y también quienes pagan, con lo que negociar siempre queda condicionado a esta situación”



quienes llevan las grúas. Son trabajadores de las grúas. Son autónomos que pueden tener tres o cuatro empleados. Ellos mismos son uno más de esos empleados y eso es lo que nos diferencia del resto de sectores y de patronales. Por ese motivo fuimos a un paro patronal.

Han dado los primeros pasos, pero aún queda mucho camino por recorrer...

Es inminente la aprobación de una proposición no de ley por la que se inste al Gobierno a convocar a todas las partes para regular el sector, por lo que vamos a esperar acontecimientos.

Sin embargo, estamos muy alejados de las condiciones económicas que sus colegas tienen en la Unión Europea...

Claro, ése es el siguiente paso. Las grandes multinacionales del seguro, como por ejemplo Mapfre, Zurich, Allianz, Axa o Generali, entre otras, son empresas que operan en el mundo. La misma prestación de la póliza que venden en España se vende en Francia o Alemania, o en cualquier otro país. El precio de venta en esos

países es equiparable al nuestro y las prestaciones también lo son.

DONDE MENOS SE COBRA DE TODA EUROPA

Sin embargo, el pago que reciben nuestros colegas extranjeros por realizar esos servicios es desde un setenta a un cien por cien más que el nuestro, y son las mismas empresas las que nos contratan. La diferencia viene del país donde se produce el servicio. En el que menos se cobra de toda Europa, incluido Portugal, es España.

¿Cómo se ve el horizonte?

Las empresas que prestan la asistencia y no pertenecen a compañías de seguros están empezando

“Es inminente la aprobación de una proposición no de ley que inste al Gobierno a convocar a todas las partes para regular el sector, por lo que vamos a esperar acontecimientos”

do a desmarcarse de la política que siguen las compañías de asistencia que sí pertenecen a las aseguradoras, ya que sus intereses son dispares y no pueden seguir con un mismo criterio. Esto ha hecho que se produzcan grupos diferentes dentro del sector. Empresas de servicios, de asistencia, clubes automovilistas, compañías de seguros y reaseguros que no tiene el poder o la presencia en España como en otros países y se encuentran en inferioridad de condiciones a la hora de competir en el mercado, y las grandes compañías que están establecidas en todo el mundo y sobre todo aquí, en España, que tratan de absorber al resto de su cuota de mercado. También tienen intere-



ses dispares entre ellos.

¿Qué porcentaje de trabajo facilitan las compañías de seguros?

Actualmente no pasa del cuarenta por ciento, por lo que hay un excedente de vehículos de asistencia.

¿Hacia dónde van dirigidas las próximas actuaciones de FENEAC?

Nuestro objetivo es negociar con la Administración y hacerle ver que se está generando una alarma social, que muchas familias se están viendo perjudicadas y que tienen que darle una solución, no ya por lo que pueda representar económicamente, sino porque la situación se pueda disparar como consecuencia de que estas compañías les digan que,

“Nuestro objetivo es negociar con la Administración y hacerle ver que se está generando una alarma social, que muchas familias se están viendo perjudicadas y que tiene que darle una solución”

si tienen que ceder a nuestras pretensiones, otros colectivos similares irán detrás y por lo tanto tendrán que incrementar los precios de las pólizas y la inflación se disparará por el tema de los seguros. Esta es la pescadilla que se muerde

la cola. El gobierno tiene que hacer algo que es tan inminente y de absoluta obligatoriedad de realizar como es regular un sector que en el siglo veintiuno está como en mil novecientos.

Como empresarios tenemos que negociar, dialogar para hacer ver que la situación real que se está prestando es mala para todos, porque al final las empresas que están legalmente constituidas, y que tengan a su personal dentro de los parámetros legales que exige la Administración y la legislación vigente, no podrán competir con otras empresas que tienen a empleados sin asegurar, trabajando más del tiempo estipulado, los

vehículos antiguos con deficiencias mecánicas importantes.

MALA ASISTENCIA

Todo esto repercute en una mala asistencia hacia el ciudadano y, a la larga, las empresas que realmente pueden dar un buen servicio no podrán competir con esas otras y por lo tanto desaparecerán. Al final siempre lo paga el usuario y estamos hablando de que en España se mueven alrededor de cinco millones de asistencias anuales. Suponiendo que sólo el cincuenta por ciento sean total-

mente necesarias, dos millones y medio de ciudadanos, como mínimo, se quedarán desatendidos en las carreteras. No podrán tener una asistencia, porque no habrá suficientes empresas para prestarla.

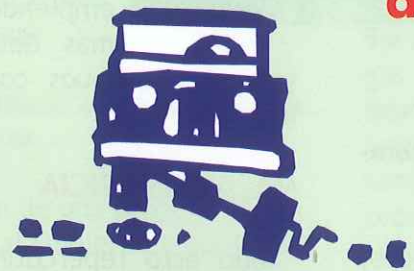
“En España se mueven anualmente alrededor de cinco millones de asistencias”

**DISPONEMOS DE
LOS ÚLTIMOS MODELOS
DE VEHÍCULOS DE TODAS
LAS MARCAS DE:**

**TURISMOS
TODOTERRENOS
VEHÍCULOS LIGEROS
VEHÍCULOS PESADOS**

**Aunque le parezca extraño
pregúntenos, porque seguramente
tendremos lo que Usted necesita.**

desguaces
la
cabaña s.l.



Tfno. Coches 948303303 Camiones 948302555 – Fax.948302588

www.desguaces-lacabana.com.

e-mail: informacion@desguaces-lacabana.com

(31195)-BERRIOPLANO(Navara)

EL PERMISO POR PUNTOS

El director general de Tráfico, Pere Navarro, explica la futura ley de seguridad vial y cómo ésta afectará a los profesionales de la carretera

En el reciente seminario organizado por FENEAC en Barcelona, uno de los ilustres invitados fue sin duda el director general de Tráfico, Pere Navarro, quien

intervino para explicar a todos los asistentes los detalles más relevantes del nuevo permiso de conducir por puntos. Navarro se centró en aquellos aspectos de

esta ley que afectarán directamente a los profesionales de la carretera, y las diferencias que se establecen con respecto a los conductores normales.

Esperamos que la ley referente al nuevo permiso de conducir por puntos se apruebe en la última reunión plenaria de julio en el Congreso de los Diputados. La Dirección General de Tráfico está muy preocupada por el reto y la complejidad que supone poner en marcha este tema en nuestro país. Les voy a contar cuatro pinceladas de antecedentes para situar en el contexto de la política de seguridad vial, el permiso por puntos y luego haré la referencia específica sobre cuál ha sido el proceso y el tratamiento específico que prevé la ley para los conductores profesionales.

SINIESTRALIDAD

En este país tenemos un grave problema de siniestralidad en las carreteras, más de 100.000 accidentes, que originan más de 5.000 muertos y 20.000 heridos graves. Un precio disparatado. Y cuando nos comparamos con el resto de Europa, comprobamos que estamos a la cola del índice por parque de vehículos. Solo estamos por delante de Grecia y Portugal; y además uno descubre que Holanda, Gran Bretaña y Suecia, que son los puntos de referencia que hay en Europa, están con unos índices de siniestralidad y de lesividad de víctimas que son exactamente la mitad de los que hay en España.

(...)

La Unión Europea, que tiene estudiado el tema de la seguridad vial, viene a decirnos en sus informes: "Todo está cubierto, todo está estudiado. Métense ustedes con el alcohol, con la velocidad, con el cintu-



Pere Navarro durante su intervención

rón de seguridad y el casco. Centren en estos elementos sus esfuerzos y obtendrán resultados".

A partir de aquí nos ponemos a trabajar. Cogemos estos cuatro ejes y decimos: alcohol. La Unión Europea viene a decir que hagamos controles de alcoholemia hasta el treinta por

ciento del censo de conductores que tiene el país, de tal manera que cualquier persona, o alguien muy próximo a cada uno, ha pasado un control de alcoholemia. Se trata de evitar la sensación de impunidad, la sensación del no pasa nada. Nosotros nos hemos marcado el objetivo de realizar tres millones de controles y otros tres millones que realizarán las

"En Holanda, Gran Bretaña o Suecia, los índices de siniestralidad están situados exactamente en la mitad que los de España"

policías locales y autonómicas. Esto no tiene más secreto que elevar el número de controles de alcoholemia para que no haya sensación de impunidad y, como decía antes, todo el mundo o personas muy próximas a todos nosotros se hayan sometido alguna vez a dichos controles.

Cinturón de seguridad. El año pasado la Guardia Civil puso 188.000 denuncias por no llevar el cinturón de seguridad. Estamos haciendo campañas

especiales para incentivar el uso del cinturón de seguridad, de control y vigilancia. El porcentaje en carretera del uso del cinturón en el asiento del conductor y del acompañante es del noventa por ciento, pero tenemos una asignatura pendiente en los asientos traseros. Iremos insistiendo con referencia a los asientos traseros, hasta la extensión del uso del cinturón de seguridad.

Otro de los elementos es la velocidad. Como saben, tenemos en marcha un plan para la instalación de radares fijos en las carreteras españolas y todo ello persigue una sensación de



Rafael Merino interviene en la conferencia sobre el carné por puntos

control o de vigilancia de excesos de velocidad. Tenemos la impresión de que, en el apartado de la velocidad, aún nos queda un trecho importante para que los conductores españoles interioricen su importancia, el cumplimiento de las velocidades adecuadas en cada tramo. Es la línea que todos los países estamos siguiendo y seguro que poco a poco lo van interiorizando los conductores.

Y luego aparece otro tema que es el de las infracciones a las normas de circulación. En cuatro de cada cinco accidentes, alguien de los implicados ha infringido alguna norma de circulación. Aquí es donde aparece el permiso por puntos que va dirigido al infractor múltiple, al reincidente, que lleva su coche con un cierto desprecio a las normas de circulación, y la herramienta para dar coherencia al sistema es la ley del permiso por puntos. Lo que sí vemos es que todos los países que tienen buenos resultados de accidentes y en temas de seguridad vial antes o después implantaron el sistema del permiso por puntos.

ABRIR EL DEBATE SOCIAL

Este sistema tiene unas ventajas. La primera es que ayuda a abrir el debate sobre los accidentes de tráfico. Desde que el ministro del Interior anunció la implantación del permiso por puntos, ha ayudado a abrir el debate social sobre qué está pasando y qué coste tienen los accidentes en las carreteras.

También tiene otra ventaja, que es el elemento de formación de conductores, al introducir unos cursos de recuperación parcial de puntos, que se incorporan al proceso formativo relacionado con la seguridad vial. Esto obliga a que se coordinen las administraciones, tanto la central como las autonómicas y las municipales, ya que intervienen en la puesta en marcha y en el desarrollo del permiso por puntos.

Las líneas generales, que muchos conocen ya, son: crédito social, doce puntos; y ocho para los conductores noveles. En la medida en que uno infringe va perdiendo puntos. Hay unos

“Tenemos la impresión de que, en el apartado de la velocidad, aún nos queda un trecho importante para que los conductores españoles interioricen su importancia”

“En cada cuatro de cada cinco accidentes, alguien de los implicados ha infringido alguna norma de circulación. Aquí es donde aparece el permiso por puntos que va dirigido al infractor múltiple”

cursos para la recuperación parcial de puntos, y si uno agota todos los puntos pierde vigencia su permiso de conducir. Tiene que pasar un tiempo y volver a hacer un curso y examinarse nuevamente para volver a recuperar la confianza que la sociedad le ha retirado por haber infringido de forma reiterada las normas de circulación que afectan básicamente a todos los temas de seguridad vial.

“Cuando hay un accidente y está implicado un vehículo pesado, las consecuencias son de mayor importancia”

APLICACIÓN DEL PERMISO POR PUNTOS PARA LOS PROFESIONALES

Sobre los profesionales, tres consideraciones: La primera es sobre la importancia del transporte profesional. Es un tema que nos aumenta exponencialmente todo lo que hace referencia al transporte profesional y especialmente al de mercancías. Hay carreteras por las que circulan diez mil vehículos pesados cada día y es un tema básico desde las políticas de seguridad vial, no porque los camioneros infrinjan las normas, sino porque cuando hay un accidente y está implicado un vehículo pesado, las consecuencias son de mayor impor-



Asistentes al seminario

tancia. Esto no quiere decir que el culpable haya sido el profesional.

En las primeras reuniones que mantuvimos con representantes de este colectivo, nos decían: "Pasamos muchas más horas en la carretera, con lo cual estamos mucho más expuestos al riesgo de las infracciones, por lo que pedimos que nos den más puntos".

Nuestra reflexión vino a ser así como: "Es verdad que

pasan más horas, es cierto que están más expuestos, pero ustedes son profesionales, llevan un vehículo especial y se nos hace muy difícil explicarle al ciudadano que ustedes pueden infringir más que el ciudadano normal. Ahora bien, en lo que sí estamos de acuerdo es que la pérdida

del permiso de conducir es diferente para el profesional que para el ciudadano normal.

Por eso la primera propuesta que tenemos es que, mientras el conductor normal puede hacer cursos de recuperación de puntos cada dos años, el profesional, para ayudarle a que no pierda su permiso de conducir, podrá realizarlos anualmente.

Además viene una directiva comunitaria que entra en aplicación el próximo año y que obliga a realizar unos

“Mientras el conductor normal puede hacer cursos de recuperación de puntos cada dos años, el profesional, para ayudarle a que no pierda su permiso de conducir, podrá realizarlos anualmente”

cursos de formación para los profesionales, una vez cada cinco años, que a su vez también servirán para recuperar puntos.

Mientras tanto se cruzaron dos propuestas. La primera fue la de hacer dos cuentas de puntos. Una para cuando condujéramos como profesionales, y la otra para cuando lo hiciéramos como conductores normales. Primero era algo que no existía en ningún país y además tenía unos problemas de desarrollo informático muy grande, porque la infracción se pone al conductor y no al permiso.

VÍA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

La otra propuesta que salió en el camino y que estudiamos, aunque el escenario era de alto riesgo, fue la de recurrir la infracción a la vía de lo Contencioso Administrativo y hasta que no hubiese sentencia firme, no se quitarían los puntos. Lo estuvimos mirando pero el escenario al que íbamos era algo así como decirles a todos los transportistas: "Ustedes recurran siempre al juzgado todas las infracciones", y eso, lo único que garantizaba era la proliferación de empresas quitamultas. No nos gustó. Además, se saturarían todos los juzgados de lo Contencioso Administrativo, que ya suficientemente mal están en este país, como para colapsarlos más.

Cómo ha quedado entonces la ley del permiso por puntos referente al conductor profesional. Primero, se ha definido al conductor profesional, que anteriormente no había antece-

dentos en este aspecto. Segundo, se ha abierto el diálogo sobre seguridad vial entre los técnicos de la Dirección General de Tráfico y estos colectivos de conductores profesionales, anteriormente no tipificados. Y tercero, como he apuntado antes, el conductor profesional podrá recuperar puntos con el doble de frecuencia que el ciudadano normal, es decir, cada doce meses. Además, cuando el conductor normal pierde el crédito de los 12 puntos, durante seis meses pierde también la vigencia de su permiso de conducir, teniendo después que volverse a examinar. En este caso al profesional, dada la gravedad de esta situación para él, le reducimos a la mitad el período de tiempo en el que pierde vigencia su permiso de conducir, que pasa a ser de tres meses para la primera vez que pierde los puntos y de seis meses para la segunda.

CONDICIONES DEL VEHÍCULO

También quisiera comentarles que hemos retocado algunos aspectos que hacían referencia a las infracciones por las que

se perdían puntos, en atención a los conductores profesionales. En el caso de que el vehículo no reuniese las condiciones técnicas, o no hubiese pasado la I.T.V., u otros aspectos similares, nos comentaban los conductores: "Si mi jefe me manda que utilice este vehículo, será el empresario el responsable. No me quite puntos a mí, que cumplo órdenes". Con lo que todas aquellas infracciones que hacían referencia a las condiciones o características del vehículo, y que podían afectar al permiso de conducir del conductor, fueron eliminadas. La parada en zonas de aparcamiento reservado, que anteriormente contemplaba la supresión de dos puntos, también ha sido eliminada.

Una última consideración se planteó en su momento, esto lo pedía la Patronal, que era la previsión en la ley sobre la pérdida de puntos por exceder en más de un cincuenta por ciento el tiempo de conducción. Al final consideramos que ésta era una infracción muy importante desde el punto de vista de la seguridad, y no pudimos suprimir esta sanción.

"En la ley se prevé la pérdida de puntos por exceder en más de un cincuenta por ciento el tiempo de conducción"

BUENAVENTURA VELASCO

Asociado de ANEAC

Buenaventura Velasco es el responsable de HONORATO, concesionario de Seat, Volkswagen y Audi en la localidad salmantina de Béjar, desde donde cubre la zona sur de la provincia y parte de la zona norte de Cáceres. Su empresa está dedicada al mundo del automóvil desde 1929. La asistencia en carretera es, como nos cuenta en la presente entrevista, otra de las principales actividades de su empresa. "El mundo de la asistencia es un servicio esencial donde el cliente

se encuentra en situaciones comprometidas que procuramos resolver de la mejor manera posible, echándoles una mano", comenta para los lectores de INFOANEAC, durante un descanso del reciente congreso de auxilio en carretera que ha tenido lugar en Barcelona.

¿La asistencia en carretera que ustedes proporcionan es una actividad menor del concesionario?

Ni mucho menos, al estar tanto tiempo vinculado a una zona, lógicamente en esa zona somos un referente en asistencia en carretera, y mucha gente, independientemente de que sean clientes del concesionario o no, nos demandan ese servicio a nosotros, pero además tenemos convenio con el sesenta o setenta por ciento de las compañías de asistencia que operan en este país.

Entonces conocen ampliamente las reivindicaciones que solicita su asociación...

Si comparamos nuestra situación en España con la de otros países, evidentemente salimos muy perjudicados. La diferencia económica es muy importante. Se habla incluso de más de un treinta por ciento con respecto a países limítrofes. De momento, estamos intentando aminorar esas diferencias. Estos últimos meses han sido muy convulsos y creo que de esta situación vamos a aprender todos mucho, por lo menos a no volver a cometer errores tanto las aseguradoras como las empresas de prestación de servicio de asistencia en carretera.

Aunque sea un problema global en España,



¿Afecta de forma diferente dependiendo de cada comunidad?

Sí, hay marcadas diferencias entre comunidades. En un estudio realizado al respecto, comunidades con un número muy reducido de servicios, al final acaparan gran parte de la facturación de prestación de asistencia en carretera a nivel nacional. Es muy paradójico el ejemplo de Cantabria, tiene un espacio muy reducido a nivel nacional, un número también pequeño de servicios, pero facturaciones muy importantes.



CARROCERÍAS PERAGÓN

Empresa situada en la comunidad de Andalucía, en la provincia de JAEN, ubicada en la Autovía a Bailén-Motril con una comunicación a pie de autovía; Somos un grupo de empresas con más de 200 empleados, disponemos en conjunto de más de 40.000 metros cuadrados para la fabricación de carrocerías industriales, y tan sólo para el departamento de fabricación de grúas para asistencia en carretera, de 4.500 metros cuadrados, que próximamente serán ampliados. Contamos con un equipo técnico y comercial cualificado para prestar la mejor atención, que todo cliente se merece. Estamos certificados con la norma ISO 9001:2000, motivos por los que las empresas del sector cuentan con nosotros.

DIRECCION:

**CTRA. BAILEN-MOTRIL KM. 29
23009-JAEN**

**TELEFONOS: 953 28 12 38
FAX: 963 28 14 27**

**WEB: www.carroceriasperagon.com
E-mail: info@carroceriasperagon.com**





¿Cómo deben encaminarse las conversaciones entre todas las partes para arreglar esta situación?

El futuro inmediato se tiene que resolver teniendo en cuenta unos factores muy claros: primero, el respeto de las posturas por ambas partes y un talante constructivo. Las conversaciones que se lleven tienen que ser de igual a igual y ninguna de las partes debe gozar de prepotencia o dominio hacia la otra. En este momento pienso que los modos hay que cuidarlos con una escrupulosidad rotunda. Un segundo punto sería la profesionalización de nuestro sector. Somos empresas muy atomizadas, muchas de ellas de carácter familiar, e incluso algunas formadas por una sola persona, con el problema añadido de un mínimo nivel de asociacionismo y esto deriva en una falta de solidaridad entre los propios grúistas. Esta ausencia de solidaridad, en ocasiones, nos lleva a

“La falta de solidaridad nos lleva a una competencia feroz entre nosotros”

“Es difícil encontrar buenos profesionales y más aún que éstos se atenen de manera responsable a una actividad como la nuestra”

“Estamos en una era en la que la tecnología es esencial, y muchos de nosotros no somos capaces de cogerle el hilo y debemos hacerlo”

una competencia feroz entre nosotros, y al final la calidad del servicio se resiente. Necesitamos profesionalizar nuestra actividad en todos los aspectos: formación, información, uso de medios informáticos novedosos... Estamos en una era en la que la tecnología es esencial, y muchos de nosotros no somos capaces de cogerle el hilo y debemos hacerlo para mejorar nuestro trabajo y la atención al cliente, que es quien al final tiene que sentirse contento por la calidad de nuestra actividad.

VULNERABLES

Muchas veces esa falta de organización, por nuestro criterio autónomo e independiente, nos hace ser muy vulnerables en todos los aspectos, tanto económicos, como en posibilidades de mejora, frente a la Administración y a las propias compañías. No hay que enfrentarse a ellos sino colaborar entre todas las partes para encontrar soluciones.

Es muy importante también la profesionalización de nuestros propios conductores. Es muy difícil encontrar buenos profesionales y más aun que éstos se atenen de manera responsable a lo que supone una actividad de veinticuatro horas al día, trescientos sesenta y cinco días al año, y que requiere renunciar a muchas cosas por parte del conductor.

¿Qué destacaría del momento actual del sector?

Nos encontramos en un momento en el que los recursos son muy escasos. Las compañías de asistencia también actúan en un mundo muy convulso, hay mucho movimiento entre ellas. Las compañías han tenido una situación bastante severa en los últimos

“Juntos podemos resolver los problemas, algo que antes no hemos hecho porque cada uno hacía la guerra por su parte”

años, igual que nosotros. Esa falta de recursos económicos la tenemos que solventar con criterios muy ingeniosos, con mucha ilusión y ganas de mejorar. Evidentemente el problema económico es uno de los fundamentales, pero si compañías y prestatarios del servicio de asistencia fuésemos capaces de unir fuerzas y de mostrar a la Administración lo que hemos logrado que entiendan, que el sector de auxilio en carretera es clave para el funcionamiento normal de este país, creo que tendremos muchas cosas ganadas, y podremos discutir sobre lo que vale un servicio en carretera.

AYUDA DE LA ADMINISTRACIÓN

Pero también podremos hablar de otras muchas cosas, que también son dinero, y finalmente revertirán en nuestra cuenta de resultados, como anteriormente decía: formación, organización, información y tecnología. La Administración nos debería ayudar mucho en este aspecto.

Pero la Administración no termina de regular este sector...

No termina de regular nuestro sector y es un criterio fundamental; urge la regulación. Son precisos unos criterios claros de atención, homologación, exigencia y la Administración es la única que nos puede ayudar a ambas partes, a los empresarios



del sector de las grúas y a las compañías, porque el enfrentamiento que se vivió hace unos meses fue completamente atípico, se estaban enfrentando dos partes empresariales, de dos sectores que, en definitiva, están obligados a entenderse.

Para terminar, ¿Qué le ha parecido este seminario de Barcelona?

Muy bien, creo que hemos sido capaces de olvidar ciertas discrepancias, sentándonos en una mesa alrededor de problemas comunes que tendremos que resolver juntos. El comprobar que somos personas capaces de olvidar situaciones críticas ha sido un hecho que me ha motivado positivamente, y que ya por sí solo justifica el esfuerzo de desplazamiento que cada uno hemos tenido que realizar para asistir en Barcelona a este seminario. Mi mensaje de esperanza para todos mis compañeros de ANEAC sería que juntos podemos resolver los problemas, y que es algo que antes no hemos hecho porque cada uno hacía la guerra por su parte.

“Son precisos unos criterios claros de atención, homologación, exigencia... Y la Administración es la única que puede ayudar a ambas partes, a los empresarios de las grúas y a las compañías aseguradoras”

“El sector de auxilio en carretera es clave para el funcionamiento normal de este país”

CARTAS DE LOS SOCIOS

Como empresario y empresa de auxilio en Carretera en Extremadura, Cáceres, quiero informar a los lectores de esta revista del seminario realizado en Barcelona con nuestros compañeros empresarios de compañías de seguros.

Creo que es la primera vez en este país que se acercan empresas con el mismo fin de ser rentables y de cumplir con el deber de atender a nuestros clientes. Ha salido reforzado el sector de auxilio en carretera, en primer lugar por convivir unas jornadas de trabajo dialogantes y amistosas. Como es lógico, todos queremos defender nuestros intereses, pero en esta ocasión lo que se ha pretendido con estas jornadas ha sido enriquecer el sector del auxilio en carretera.

Esperemos que en un futuro, si es posible y se repite otra jornada, estén todos, compañías y asistencia en carretera, unidos para el mismo fin, ya que estamos todos en el mismo barco y tenemos que remar juntos.

Un saludo desde Extremadura,

Jesús Domínguez
Grúas DOCU

Ahora que ha pasado más de un mes desde que nos reunimos en Barcelona, la sensación que me acompaña es de esperanza. Ya tocaba que todos los que nos vemos implicados en prestar asistencia, empezáramos a demostrar voluntad para crecer como profesionales.

Es importante el diálogo como punto de partida de cualquier acuerdo, es el único modo de entender otros puntos de vista y poder expresar el nuestro, de tomar contacto con la realidad diaria que vivimos cada uno de nosotros en el desempeño de nuestros objetivos.

Durante las pasadas jornadas se respiraba un ambiente que, aportaba una visión un poco más optimista de futuro, con propuestas para comenzar un proyecto en común, que es el de convertirnos en un sector con una labor social necesariamente reconocida y profesionalmente rentable.

Me gustaría que éste acercamiento sirva para que todos tomemos conciencia de la necesidad

de entendimiento entre nosotros y lograr dirigir nuestros esfuerzos, cada uno desde la responsabilidad que le afecte: a paliar, sobre todo las carencias legales que regulan el sector y desamparan al empresario en el desempeño diario de su acometida, y la necesidad de revisar los acuerdos económicos que mantenemos entre las partes para poder hacer frente a la formación y adecuación de nuestras empresas a los objetivos que son para todos comunes, que es el hecho de prestar un servicio de calidad que responda a las expectativas de las compañías aseguradoras y que en definitiva es nuestra dedicación: la asistencia en carretera.

Un saludo,
Pedro Esquinas

Apreciado Sr. presidente :

En relación al seminario del pasado mes de junio, al cual asistimos como ya saben, les damos nuestra opinión,

1º Lo valoramos positivamente, en algunos aspectos y en otros nos dio la impresión que nos falta, por parte de la dirección, bastante información de los acuerdos tomados con los representantes de las compañías de seguros, allí asistentes.

2º A nuestra manera de entender, las compañías asistentes no tienen ninguna intención de trabajar con los socios de ANEAC, para ellos ya están bien, de esta manera pueden dominar el sector.

3º Estamos beneficiando a muchas empresas de grúas, que no se mojan para nada, y están recogiendo los frutos de nuestros esfuerzos, tanto personales como económicos.

4º Le pediría al Sr. presidente, que nos siguiera informando al máximo posible, de las reuniones mantenidas con los directores de las compañías, para poder valorar algunos aspectos que desconocemos.

Sin más nos despedimos de ustedes, y les mandamos un cordial saludo de Grúas del Segriá.

GRUES DEL SEGRÍ, S.L

Gestione sus servicios con un coste mínimo

Datos servicio

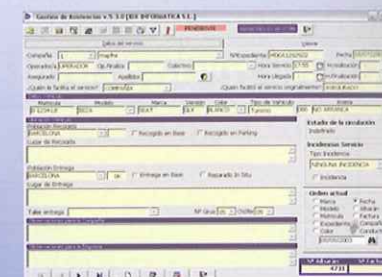


Entrada automática de los Datos servicio



Compañía Asistencia

Comunicaciones Compañías
(RACC, ASITUR, AIDE, RACE,
WINTERTHUR, EUROP, etc.)



Aplicación Gestión
Servicios



Posicionamiento Grúas
y Vehículos a asistir (GPS)



Aplicación Control de Flota
(transmisión datos servicio
a grúas)

Transmisión de los Datos del
servicio al control de Flota

Relación de algunos de nuestros clientes que ya confían en nuestro sistema:

ALCALDE ASISTENCIA
ASISTENCIA DIANA
ASISTENCIA JIAUTO
ASISTENCIA VALMAR
AYUDA Y RESCATE 24 H.
BALLESTER
CARMELO MARTINEZ
CMAC
ELOY ASISTENCIA
EUROTRADIS

GRUAS ABRIL
GRUAS ASSUR
GRUAS CARLOS MARTINEZ
GRUAS CASTELLDEFELS
GRUAS CORB MARI
GRUAS CORBERA
GRUAS GARCÍA GARRAF
GRUAS GRANOLLERS
GRUAS HURTADO
GRUAS INTER PATTY

GRUAS JUAN
GRUAS MALLORCA
GRUAS MAN Y FER
GRUAS MARTIN
GRUAS PARICIO
IRATXE
J.M. ALONSO
JORDI CARRES
JOSE Y STELA ASISTENCIA
MARTHE ASISTENCIA

ORTELLI
RADIO GRUA SABADELL
SERAVE
SEVILLANA ASISTENCIA
TLLRES. GAMEZ SANCHEZ
TALLERES VIÑOLAS
TODO ASISTENCIA
USABIAGA CARGO
V.I.P. BY ESTEVE
VIC ASISTENCIA



IDX Informática S.L.
Tfno: 93.436.00.42 FAX: 93.455.58.13
<http://www.idx.es>
Móvil: 645.25.67.73 (David)



www.grupodocu.com



- Servicio de grúa 24 horas
- Grúas desde 1 a 40 toneladas
- Nave para depósito de vehículos
- Traslado de vehículos
- Atención personalizada

902 36 75 13

Carretera de Mérida Km. 556, Cáceres



card extremadura s.l.

DOCU

Centro
Autorizado de
Recepción y
Descontaminación de automóviles

- Descontaminación de vehículos
- Venta de piezas usadas
- Servicio de neumáticos
- Venta de vehículos usados
- Venta de remolques

927 27 58 04

Polígono Industrial "Las Arenas"
Nacional 521, Km. 58
Malpartida de Cáceres (Cáceres)

diseño gráfico: imagen@grupodocu.com - eva domínguez

JUAN GERBER

Director comercial de Línea Directa Aseguradora

Juan Gerber, director comercial de Línea Directa Aseguradora, es además el responsable de la compañía de asistencia de la propia asegu-

dora. Hemos dialogado con él para conocer su experta opinión sobre el futuro de las empresas de auxilio en carretera.

Como responsable del proyecto sobre la compañía de asistencia de Línea Directa Aseguradora, ¿Cómo analiza la situación actual del sector?

Es una postura un poco especial, porque todos estos conflictos nos han pillado fuera. Yo dejé la asistencia en 1998, después de doce años trabajando en ella, y mi tristeza es que después del tiempo transcurrido hasta ahora, todo continúa igual que cuando lo dejé, e incluso los problemas se han agudizado. Este sector está muy preocupado por su evolución y su supervivencia, y tanto compañías de asistencia como empresarios estamos condenados a entendernos, ya que tenemos un cliente común que es el usuario. Me ha sorprendido la movilización que ha tenido FENEAC, porque siempre han venido con una preocupación, pero nunca se ha hecho tan patente como hasta ahora. Sus justas reivindicaciones son regulación del sector, mejoras con las propias compañías, etc. Es una situación que tarde o temprano tiene que favorecer al cliente final, el asegurado.

¿Cuál sería su análisis sobre las empresas de auxilio en carretera, referente a las reivindicaciones a las que anteriormente usted hacía mención?

No es un problema que sea fácil de acotar en una sola línea, influyen muchísimos factores. Lógicamente algunos de esos factores son intrínsecos a la condición del país, como los costes, los gastos y las inversiones que se tienen que adaptar a la propia condición del país.

PRECIO MÁS ALTO

Por otro lado, la póliza de asistencia, que va normalmente incluida en el seguro del vehículo, no está justamente valorada en el sentido del precio. Pienso que el coste de la asistencia para el asegurado final tendría que ser más elevado de lo que es actualmente, ya que se están dando muchas coberturas con un coste muy alto. Pero el problema de las grúas no es solo relativo a las tarifas, hay otros muchos factores que se pueden optimizar y redundarían en su beneficio. Creo que es en los que se tiene que trabajar y hasta ahora es algo que no se ha hecho.

“De nada sirve pagar un servicio un treinta o un cuarenta por ciento más caro, si no hay una optimización interna de la empresa”

Pero volvemos al gran dilema, si las compañías no suben las tarifas, ¿cómo modernizarán sus empresas, si ahora mismo los recursos de muchas de ellas son limitados?

Según mi experiencia personal, cuando dejé la actividad de asistencia en viaje en el año 1998, un servicio urbano podía estar rondando las tres mil cuatrocientas



¿A qué factores se refiere?

A organización, procesos, comunicaciones... De nada sirve pagar un servicio un treinta o un cuarenta por ciento más caro, si no hay una optimización de los costes internos de la empresa. También los empresarios de grúas tienen que hacer un esfuerzo importante en adecuar sus infraestructuras, conocer su negocio y tratar de optimizarlo.



“El empresario de grúas recibe una confianza enorme por parte de la compañía aseguradora, porque está poniendo en sus manos la atención de un asegurado, que comercialmente ha costado mucho esfuerzo conseguirlo”

compromisos sólidos, en cuanto a relación comercial entre compañías y empresarios de grúas. Un simple acuerdo de colaboración prescindible por ambas partes al empresario de grúas no le aporta una gran seguridad a la hora de afrontar grandes inversiones, o de revertir parte de sus ingresos en modernizar su flota.

¿Dónde está la llave que abre la puerta a la solución a estos problemas?

Yo creo que el camino que se ha iniciado es el lógico y adecuado, con el esfuerzo de gente muy consecuente como Rafael Merino y su junta directiva, como digo, iniciar el camino del diálogo para tratar de mejorar la situación del sector. No hay soluciones mágicas a corto plazo, es una cuestión de trabajar con la vista puesta a largo plazo.

¿Piensa que se conseguirá y por lo tanto llegarán a una solución para todas las partes?

Se tiene que conseguir por fuerza, esto es una economía de mercado y los sectores tienden a autorregularse, el propio mercado te pone en tu sitio, tanto a las compañías como a las empresas de grúas. No obstante, habrá que trabajar mucho, con un gran esfuerzo por todas las partes para conseguir un buen resultado. Aunque insisto, el fruto de este trabajo no va a llegar a corto plazo.

Para terminar, Juan Gerber quiso dejar clara la importancia que tienen, para Línea Directa Aseguradora, las empresas de auxilio en carretera:

Desde el punto de vista de Línea Directa Aseguradora el empresario de grúas es el principal protagonista de la asistencia. Recibe una confianza enorme por parte de la compañía aseguradora, porque está poniendo en sus manos la atención de un asegurado, que comercialmente ha costado mucho esfuerzo conseguirlo y hay que mantenerlo.

CONFIANZA RESPALDADA

Esa confianza va a estar respaldada por parte del colaborador de asistencia, y en mi modesta opinión recomendaría a todas las partes sobre todo mucha empatía; procurar entender las posturas de cada uno y a partir de ahí intentar acercarse.

pesetas. Tras mi vuelta al sector en este año, antes de la subida de tarifas, se estaban pagando unos veinticuatro euros por el mismo servicio, es decir, cuatro mil pesetas; lo que significa que no ha habido ninguna evolución en los precios, y su reivindicación aquí es absolutamente lícita.

DEBILIDAD

También hay un problema añadido, y es que la postura del empresario de grúas es un poco débil de cara a las compañías. Ha tenido pocas posibilidades de argumentar sus necesidades de una forma eficaz, hablo siempre en general, de cara a las aseguradoras. Creo además que hay una situación que no es beneficiosa, me refiero a que no existen unos

“Creo que hay una situación que no es beneficiosa, me refiero a que no existen unos compromisos sólidos, en cuanto a relación comercial entre compañías y empresarios de grúas”



REGALO

BOLSA DE ACCESORIOS POR LA COMPRA DE UN CABRESTANTE INDUSTRIAL * Hasta el 30 de Junio



CABRESTANTES INDUSTRIALES

HIDRÁULICOS

- serie 6 - 2.700 kg.
- serie 9 - 4.100 kg.
- serie 12 - 5.400 kg.
- serie 15 - 6.800 kg.

ELÉCTRICOS 12 y 24 v.

- serie 9 - 4.100 kg.
- serie 12 - 5.400 kg.
- serie 15 - 6.800 kg.

**FIABILIDAD
RENDIMIENTO
RENTABILIDAD**



TODO EN CABRESTANTES

GATO MECÁNICO



implementos s.a.

General Pardiñas, 112 bis • 28006 Madrid
Tel. 91 562 38 98 (5 líneas) Telefax 91 562 11 85

www.implementos.com

E.mail: implementos@implementos.com

El futuro de la asistencia en carretera, a debate

Directores de varias empresas relacionadas con el sector participan en una mesa redonda y aportan sus diferentes puntos de vista

Después de cinco horas y media de intensas jornadas, algunos de los asistentes al seminario celebrado en Barcelona aún tuvieron tiempo para sentarse alrededor de una mesa y lanzar sobre ella, a modo de balance, sus opiniones sobre la situación actual de las empresas de auxilio en carretera. En esta charla más distendida, improvisada en la terraza de un hotel, participaron, entre otros, el director general de Línea Directa, Julián Díaz; el director de operaciones de Repsol, Ernesto Mateo, y el director general de Europ-Assistance, Juan Carlos Guzmán. Todos ellos ofrecieron diferentes puntos de vista que se centraron en la mejora del sector y en las posibles aportaciones que cada una de las partes podían llevar a cabo.



Julián Díaz, director general Línea Directa



Ernesto Mateo, director de Operaciones Repsol



Juan Gerber, director comercial Línea Directa



Juan Carlos Guzmán, director general Europ-Assistance

Juan Carlos Guzmán, director general de Europ-Assistance, fue el primero en hablar:

“Si queréis empiezo yo, como presidente de una agrupación de entidades de asistencia. El futuro es complicado, pero existe y eso es lo importante. Existe porque de una forma clara el parque crece, y esto ocurre tanto en vehículos nuevos como en el número de vehículos usados en circulación. Entre el 22 y el 25 por ciento de los propietarios de un vehículo, al cabo del año, necesitan de asistencia, bien por un pinchazo, falta de gasolina, pérdida de llaves, o también, cómo no, por accidentes y averías. Muchas veces la asistencia se presta en situaciones, vamos a decir, no dramáticas; son aquellas que pueden estar originadas simplemente por un descuido. Para todo ello siempre se necesitará empresas de auxilio en carretera, porque son los elementos fundamentales que van a operar. Por lo

tanto, el futuro existe y va a existir siempre. Ahora bien, este futuro, sin ninguna duda, va a ser más complicado. Desde nuestro punto de vista y desde todos los estudios, el sector, por el número de unidades que tiene ahora mismo puestas en actividad, tiene una ocupación pequeña.

EXCESO DE OFERTA

El volumen de vehículos que precisan servicios no da para obtener beneficios empresariales a todas las unidades que hay, esto es una realidad. El sector tiene que pasar por una reestructuración clarísima en cuanto a unidades. En Europa, países con un número inferior e inclusive superior de vehículos, cuentan con menos empresas de auxilio que en España. En nuestro país existen 3.800 empresas de las que tengamos referencia directa. Luego, como todo el



mundo sabe, hay otras muchas que no están debidamente reglamentadas, pero que también actúan. La reestructuración va a ser dura, en un plazo de 3 ó 4 años a lo sumo, y a partir de ella sólo tendrán cabida empresas capaces, bien gestionadas y eficaces”.

Julián Díaz, director general de Línea Directa, fue el siguiente de los participantes en la mesa redonda que quiso exponer su opinión al respecto:

“También comentabas al principio el problema sobre la falta de regulación. Pienso que lo que tiene que haber es un incentivo, no sé si regulado o no, para que las empresas se comporten como tal y sus propietarios sean empresarios.

INCENTIVOS

Tenemos que incentivar la innovación y la buena gestión. Tampoco se puede olvidar que tenemos un cliente común, que al final es el que valora. Parece ser que nosotros, como compañía de seguros, estamos siempre encaminados a pagar poco y no es así. Lo que queremos todas las compañías modernas es satisfacer a nuestros clientes y todas las empresas de grúas nos deben ayudar a que esto sea así. Al final, su servicio tendrá un valor añadido y podrán venir a nosotros para pedirnos un precio mayor, precisamente por ese valor añadido que dan a su servicio. No todo va a ser malo, sino que la empresa que piense, inove y haga cosas, tendrá un futuro. El resto lo tendrá difícil por lo que ha dicho antes Juan Carlos, ya que hay una oferta excesiva.

Según sus palabras, todo hace indicar que las pequeñas empresas familiares, serán las que tendrán que realizar un esfuerzo añadido, para dar ese golpe de timón y adaptarse a los nuevos tiempos que se acercan al sector...

“Desde luego, y siguiendo en la línea de Juan Carlos y Julián, - comenta Ernesto Mateo, director de Operaciones de Repsol - el mercado es el medio más eficiente para asignar los recursos y será el propio mercado quien dirá si esas empresas

tienen que reestructurarse mediante uniones o modificar su forma de trabajar. Como se ha afirmado, aquellas empresas que sepan innovar y competir, sobre todo en calidad, porque ahí va a ser donde esté la competencia en los próximos años, serán las que logren sobrevivir.

Si a un cliente se le da un servicio diferenciado y de calidad, seguro que estará dispuesto a pagar más por él, - añade Julián Díaz -.

ENFOQUE EXCESIVO

Las compañías de seguros, en este caso, somos una vía intermedia para que el cliente pueda ejecutar sus demandas de servicio. Entonces veo que el sector de la asistencia está demasiado enfocado a lo que es el transporte,

“La reestructuración va a ser dura, en un plazo de tres o cuatro años, y en ella sólo tendrán cabida empresas capaces, bien gestionadas y eficaces”.

“Aquellas empresas que sepan innovar y competir, sobre todo en calidad, porque ahí va a ser donde esté la competencia en los próximos años, serán las que logren sobrevivir”

es decir, a coger un coche y a dejarlo en otro sitio. Sin embargo, cuando se transporta un vehículo es porque le ocurre algo, y no hay una preocupación por satisfacer al cliente, y que, entre otras cosas, vuelva a tener su coche lo antes posible. Hay un campo de actuación muy grande, donde las empresas de auxilio en carretera pueden llegar a

“Las compañías aseguradoras continuaremos con las empresas de grúas que estén dispuestas a cambiar con nosotros, y de esta manera haremos un negocio conjunto en lugar de un enfrentamiento constante”.

un grado de especialización enorme. Recientemente en una reunión con responsables del sector, nos comentaban que eran empresas de transportes y no mecánicos. Pero al final éste es un negocio en el que tenemos que dar al cliente lo que solicita o necesita, y el que consiga dar con la fórmula tendrá un futuro bastante bueno, y el que no tendrá que pensar en dedicarse a otra cosa.

Todo esto pasa por formación, renovación de flotas y de equipos... pero, ¿Esto no puede convertirse en la pescadilla que se muerde la cola en cuanto al incremento económico que solicitan de las compañías por la prestación de servicios? La falta de medios económicos les puede impedir la reestructuración que ustedes exigen...

Continúa Julián Díaz respondiendo a esta última pregunta:

“Yo creo que no hay ninguna compañía de seguros que no esté abierta a dar precios distintos para servicios distintos, siempre y cuando esos servicios sean mejores para ambas partes. Quizá lo que sí existe es una reticencia a pagar más por lo mismo”. Juan Carlos Guzmán continúa diciendo:

Lo que no se quiere pagar es la ineficacia. Pero se valora enormemente cuando una empresa da una prestación óptima, tanto en tiempo de espera, como en la forma de atender al cliente, unido a la posibilidad también de la reparación in situ, o a la prestación de un vehículo de sustitución por la misma empresa. Al final, la eficacia en qué se basa, pues en que un cliente al que, por la razón que sea, su coche no le funciona, tiene que tener solucionado su regreso a casa, o la continuación de su viaje. Ahí se pueden dar múltiples servicios: prestación, sustitución, reparación, si están esperando la reparación, ¿qué haces con los ocupantes? Tienes un alojamiento adecuado para ellos. En definitiva de lo que se trata es que cuanto antes y de una forma eficaz se solventen los problemas del usuario y pueda proseguir su viaje sin incidente alguno”.

Ernesto Mateo, de Repsol, interviene también en este asunto:

“Y hay márgenes todavía para ganar en eficiencia y estos márgenes están en la realización; en cómo las compañías asignan los servicios y cómo se reportan esos servicios. Ahí tenemos muchas posibilidades de incrementar la eficiencia. También existen mejoras tecnológicas que debemos

aprovechar, al igual que las mejoras organizativas. Como ejemplo, por la estacionalidad tenemos una demanda durante unos meses de verano en una zona concreta del país como son las costas, y en otra época del año esa demanda se traslada a otros sitios. Si fuésemos capaces de mover los recursos, y hablamos de vehículos que son mucho más fáciles de desplazar, a donde se necesitaran, seguramente no existiría tanta oferta. Pero todo eso pasa por una reestructuración global del sector. Ahora mismo todo esto que he comentado parece ciencia ficción”.

Julián Díaz añade:

“Habrá momentos en que las buenas ideas provengan de las empresas de grúas y otros en que seremos las compañías quienes les proponamos nuevas ideas y continuaremos con las empresas que estén dispuestas a cambiar con nosotros, y de esta manera hacer un negocio conjunto en lugar de un enfrentamiento constante.

¿Disponen las compañías de esas ideas innovadoras y planes estratégicos para ayudar a las empresas de grúas a su reestructuración?

“La entidad que represento, -comenta Juan Carlos Guzmán- tiene durante el año tres cursos para empresarios de auxilio en carretera, fundamentalmente orientados a la reparación in situ. Son cursos que tienen muy buenos resultados, impartidos por gente muy especializada que enseñan y además comparten sus experiencias y los pequeños trucos para resolver los problemas principales que se puedan dar en los vehículos. Ahora mismo los coches se miran desde dos puntos de vista muy diferentes. Por un lado están el fabricante y el concesionario que ha vendido el vehículo, que lo que quiere es que éste no se toque y vaya a sus instalaciones, porque una vez que está dentro de la concesión, tanto la reparación como el pequeño ajuste que puedan realizar, es un factor importante de su cuenta de resultados. Por otro lado está el agente de seguros, cuyo interés no coincide con el del concesionario. El agente de seguros ha vendido una póliza y que lo que le interesa es que esa persona reciba la asistencia y la reparación lo antes posible. Incluso entre nuestros mismos clientes, la filosofía de trabajo es diferente, pero en cualquier caso, al igual que en todos los sectores de actividad, hay un margen de aprendizaje, de eficacia, porque los sistemas de autofacturación que la

“Éste es un negocio en el que tenemos que satisfacer al cliente, y el que consiga dar con la fórmula tendrá un futuro bastante bueno, y el que no, tendrá que pensar en dedicarse a otra cosa”

“Lo que no se quiere pagar es la ineficacia. Pero se valora cuando una empresa da una prestación óptima, tanto en tiempo de espera como en la forma de atender al cliente”

“Hay márgenes todavía para ganar en eficiencia y estos márgenes están en cómo las compañías asignan los servicios y en cómo se reportan esos servicios”



mayoría de las compañías utilizamos evitan lo que era la emisión compleja y tan pesada de pequeñas facturas, cuando realmente el importe de los servicios tiene un valor determinado. Eso hace también que todas las administraciones y todas las gerencias sean más ligeras dentro de las compañías de grúas. Es un valor positivo que hace que los servicios tiendan a ser más eficaces, no digo más baratos, pero sí más en línea con los costes que realmente representan.

MEJORA E INNOVACIÓN

Nosotros, como empresarios, tenemos que intentar siempre buscar el más allá en la eficacia y en el abaratamiento de los costes, dentro de los márgenes de calidad que tenemos marcados. No podemos contentarnos, profesionalmente hablando, con lo conseguido, hay que seguir mejorando e innovando cada día”.

¿Qué opinión les merece este acercamiento de Barcelona entre FENEAC y ustedes, responsables de las compañías

aseguradoras?

“El diálogo siempre es positivo para conocer posturas”. - Comenta Julián Díaz.

“Sí, aunque no olvidemos que somos agentes con intereses contrapuestos; objetivos comunes pero intereses enfrentados, como en cualquier sector económico entre proveedores y clientes”. -Matiza Juan Carlos Guzmán.

A lo que puntualiza Julián Díaz:

“Nuestra competencia es encontrar los puntos comunes que sin ninguna duda existen”.

“Nuestros objetivos no dejan de ser los mismos, aunque los intereses de ambas partes sean a veces diferentes, y nuestro horizonte de juego es a largo plazo. La única solución al dilema es el encuentro y el trabajo conjunto”

Ernesto Mateo concluye:

“Y es inevitable que existan, porque estamos en una relación a largo plazo y realmente lo que somos es socios. Nuestros objetivos, aunque los intereses de ambas partes sean en ocasiones diferentes, son los mismos; con lo que la única solución al dilema que se nos plantea pasa por el encuentro y el trabajo conjunto”.

AVISADOR DE EMERGENCIAS

ANEAC, en colaboración con la Universidad de Oviedo, desarrolla un dispositivo destinado a aumentar la seguridad activa de los vehículos

Técnicos de la Universidad de Oviedo, con el patrocinio de ANEAC, han desarrollado un innovador sistema destinado a aumentar la seguridad activa de los vehículos. El proyecto se basa en un dispositivo cuya misión es avisar a los conductores de la existencia de un incidente, como pueda ser una colisión o una

retención; con lo que podrían anticipar su respuesta ante este peligro potencial. Este sistema evitaría muchos accidentes, sobre todo en vías de circulación rápida como autopistas. Pero también, en caso de que éste se produzca, podría mejorar notablemente la atención inmediata a los accidentados.

La tecnología, que comienza a estar presente en la mayor parte de los aspectos de nuestra vida, se presenta como un gran aliado para aumentar la seguridad de los conductores. Los fabricantes de automóviles aumentan sus esfuerzos en emplear los sistemas tecnológicos más avanzados para reducir los índices de siniestralidad en carretera, algo que es una exigencia porque se ha convertido en uno de los mayores problemas sociales. Tanto es así que la Unión Europea, entre sus prioridades, se ha propuesto alcanzar el "índice de siniestralidad cero", o lo que es lo mismo, que no haya ningún accidente de tráfico. Los vehículos están cada vez más equipados con modernos dispositivos destinados a proteger a sus ocupantes, tanto en seguridad activa como en pasiva. En el campo de la seguridad activa, la Universidad de Oviedo, bajo el patrocinio de ANEAC, ha desarrollado un innovador proyecto llamado "avisador de emergencias", capaz de prevenir a los conductores, en tiempo real, de incidencias de otros vehículos que se hayan producido en un radio de trescientos metros. De esta manera, disminuye el riesgo de que se vean involucrados en un accidente.



Alonso López, inventor y promotor del sistema

La Unión Europea, entre sus prioridades, se ha propuesto alcanzar el "índice de siniestralidad cero", o lo que es lo mismo, que no haya ningún accidente de tráfico

EMISOR/RECEPTOR DE RADIO

El proyecto se basa en un emisor/receptor de radio que se activa automáticamente en caso de emergencias que pueden suponer un peligro para la con-

ducción; como pueden ser colisiones, retenciones o averías. El sistema avisa, con independencia de la visibilidad, al resto de conductores que se encuentran en las inmediaciones. Al ponerlos en alerta, mejora su capacidad de reacción, puesto que aumenta considerablemente el tiempo de respuesta. Cualquier otro de los dispositivos que se encuentre dentro de este radio de acción emitirá una señal acústica de peligro y encenderá sus testigos luminosos para indicar la existencia de un accidente o avería, así como la aproximación al lugar. Al mismo tiempo, pondrá en funcionamiento las luces de avería y de frenado en modo intermitente para facilitar una señal óptica de alerta a todos los usuarios de la vía.

Se han desarrollado dos versiones del "avisador de emergencias". La más avanzada de ellas es capaz, además, de emitir dos señales: la que se emite por ondas de radio y que reciben los vehículos que se encuentran cerca del lugar donde se ha producido el incidente; y otra que pone al conductor en contacto con un centro de socorro con el que puede comunicarse a través del micrófono y del altavoz que lleva incorporados. Esta segunda versión incorpora terminales de telefonía móvil para enviar mensajes SMS o realizar llamadas telefónicas a cuerpos de seguridad, servicios de emergencia, servicios de atención en carretera... Gracias a ello, se mejoraría notablemente la atención en caso de que se produzca un

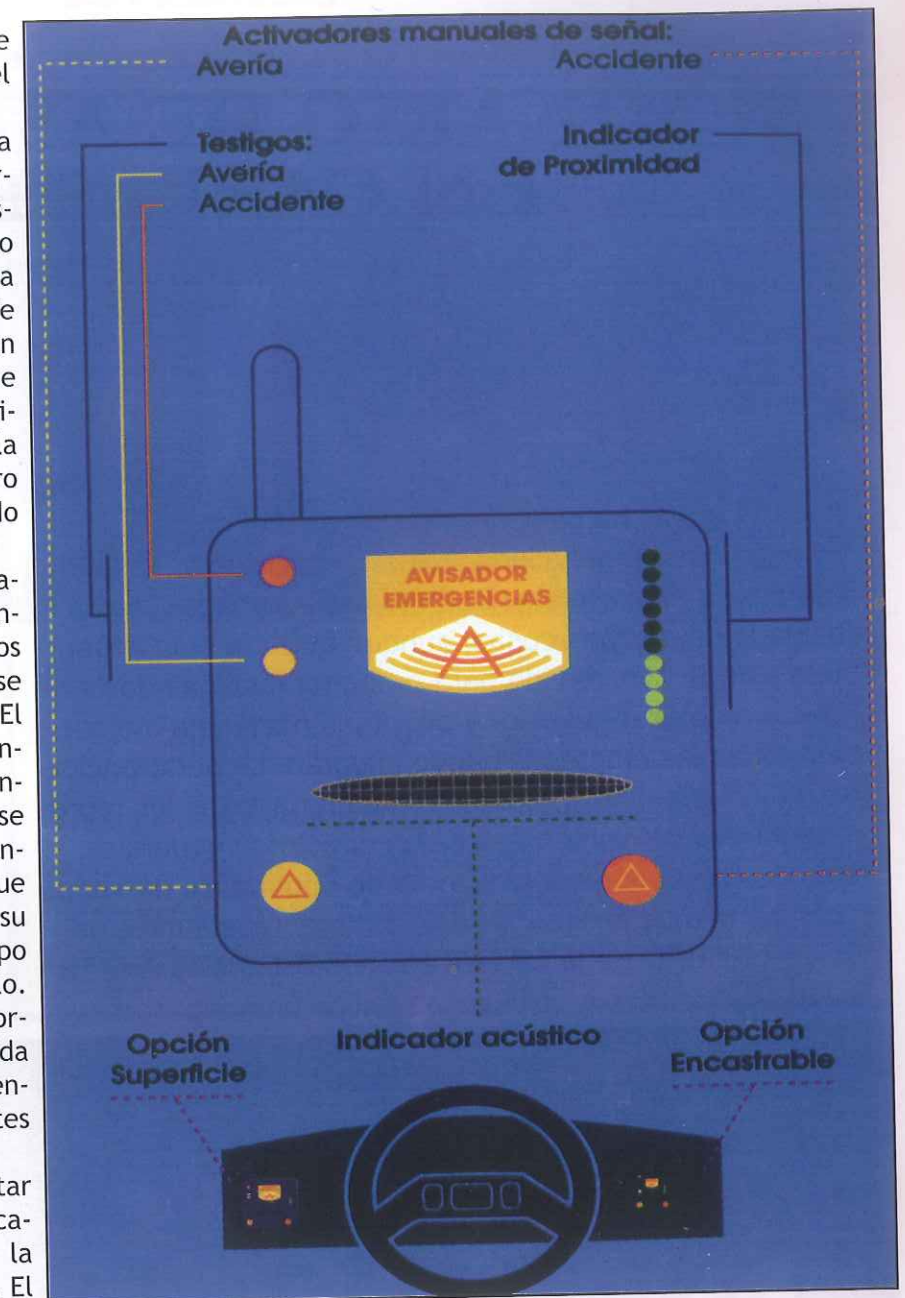
accidente, puesto que se conocería de manera inmediata la existencia del siniestro.

Además, este sistema, en cualquiera de sus dos versiones, puede ser determinante a la hora de localizar siniestros. Hay casos en los que el vehículo se sale de la vía en zonas donde la falta de visibilidad impide que nadie se dé cuenta de que allí ha ocurrido un accidente. Cualquier vehículo que pase por el lugar provisto del dispositivo recibirá la señal, posibilitando la prestación de una ayuda que de otro modo podría retrasarse demasiado tiempo.

El dispositivo se acciona automáticamente en caso de accidente, mediante sensores de impacto similares a los de los "airbags". Asimismo, también se puede activar de forma manual. El usuario podría activarlo si, como consecuencia de una avería o una retención del tráfico, su vehículo estuviese obstaculizando la circulación, avisando así a los vehículos próximos de que van a encontrar una incidencia en su trayecto y facilitándoles un tiempo para que se dispongan a afrontarlo. Este modo de uso resulta muy importante en vías de circulación rápida como autopistas, en las que las retenciones suelen ser causa de accidentes múltiples.

Este sistema sería capaz de solventar las limitaciones de los actuales indicadores de emergencia, como son la doble intermitencia y los triángulos. El principal inconveniente de estos dispositivos es su limitado radio de acción, pues no son efectivos más allá del campo de visión del resto de conductores, y éste en ocasiones es insuficiente para una reacción oportuna.

Se trata de un dispositivo que no tiene un alto coste de producción, y podría integrarse en los vehículos sin dificultad, puesto que su tamaño, sin incluir la antena, no es mucho mayor que un paquete de tabaco. Está alimentado por la batería del automóvil, y sus pequeñas dimensiones permiten ubicarlo en un lugar fácilmente accesible a la vista y a su manipulación, como



puede ser el salpicadero. El dispositivo ha sido ideado y patentado por el empresario de grúas Alonso López al frente de su equipo del taller Los Campones, en Asturias. El desarrollo ha corrido a cargo de la Universidad de Oviedo. En todo momento han contado con el apoyo de su asociación, ANEAC, y ahora su objetivo es que Tráfico se interese por él y que algún día todos los vehículos españoles lo lleven incorporado. "Podría ayudar a ahorrar muchas vidas y daños materiales", afirma Alonso López, "y además de efectivo es un sistema muy simple y económico".

Este sistema sería capaz de solventar las limitaciones de los actuales indicadores de emergencia, como son la doble intermitencia y los triángulos, puesto que es efectivo más allá del campo de visión de los conductores

SEMINARIO DE ASISTENCIA EN CARRETERA

BARCELONA, 9 Y 10 DE JUNIO

ANEAC

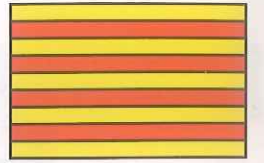
FEDERACIÓN NACIONAL DE ASOCIACIONES DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA
FENEAC

Aneac-Feneac ha celebrado en Barcelona un seminario en el que se ha debatido la situación del sector español de auxilio en carretera. Durante estas jornadas, se ha hablado de muchas cosas, aunque quizá lo más importante es que han servido para proponer medidas destinadas a recolocar al sector y orientarlo hacia una mejora para todas las empresas que lo integran. La participación fue muy numerosa, y se intentó abarcar a todos los representantes del sector. Asistieron directores generales, jefes de proveedores y directores de informática de varias compañías de asistencia; así como representantes de ANEAC de todas las regiones españolas.



En los dos días del seminario se han celebrado debates y coloquios en los que se ha incidido sobre diversos temas. Entre ellos, los más importantes han sido el futuro de la asistencia en carretera, la nueva ley del permiso de conducir por puntos, la implantación y el desarrollo del Proyecto Acude, y el nuevo avisador de emergencia destinado a la mejora del auxilio y rescate en carretera, desarrollado por la Universidad de Oviedo y patrocinado por ANEAC.

Las jornadas han contado con la participación de cerca de 200 personas. A ellas han asistido, entre otros, el director general de Tráfico, Pere Navarro; el director general de Transportes, Juan Miguel Sánchez; y el presidente de ANEAC, Rafael Merino.



EXTREMADURA

La Asociación Extremeña de empresas de Auxilio en Carretera, ASEXTEAC, sigue apostando por la innovación y por estar al día en este sector que a demás de ser sacrificado, es satisfactorio al intentar salvar vidas humanas.

En el año 2003 firmamos un convenio de colaboración entre la Consejería de Presidencia de la Junta de Extremadura y la Asociación Extremeña de empresas de Auxilio en



Carretera "ASEXTEAC", convenio bastante positivo, ya que gracias a él, la Administración extremeña se encuentra con una estructura regional de vehículos de rescate y salvamento. Por otro lado, esta asociación se ha beneficiado de ayudas económicas para la instalación de GPS, concedidos por la Junta de Extremadura. La semana pasada fuimos invitados a un semi-

nario de emergencia y seguridad de la comunidad autónoma. Este seminario, un año más, ha tenido un gran éxito y como cierre del mismo, se realizó un simulacro donde intervinimos más de doscientos profesionales de la región, aprendiendo lo que hay que hacer en el caso del vuelco de un vehículo pesado cargado de combustible.

Intervinieron en dicho simulacro los vehículos de salvamento de tres empresas extremeñas: CABA Elevación, Grúas El Madrileño y Grúas

DOCU; empresas que han sido felicitadas por su colaboración, por la consejera de Presidencia Doña Casilda Gutiérrez Pérez. En Extremadura hemos tenido la suerte de tener una gran impulsora de la red de emergencias 112, Doña M^a Antonia Trujillo Rincón, hoy ministra de Vivienda, continuando en la actualidad su sucesora en la misma línea, y al frente de este



gran barco que es el 112, unos grandes profesionales como son Don Benito Márquez y su equipo.

Los profesionales que actualmente nos encontramos en esta profesión tan sufrida, pero a la vez tan agradable, podríamos contar miles de anécdotas, pero la mejor de ellas es cumplir con el deber, ser honrado, y que de vez en cuando te echen algún piropo tal como: "ángeles de la carretera", o "viva la madre que te parió", y a mí personalmente, los compañeros en plan de broma me llaman el "padre Jesús" y más conocido en Cáceres, por "un amigo en carretera". Os pido a todos los profesionales que para que nos sigan llamando todas estas cosas, hay que ayudar al prójimo y ser cirineos.

También quisiera invitaros a que participéis en esta revista para que contéis vuestras vivencias y anécdotas. Ninguno de nosotros somos profesionales de escribir grandes artículos, lo bonito es escribir algo que lleves dentro del corazón.

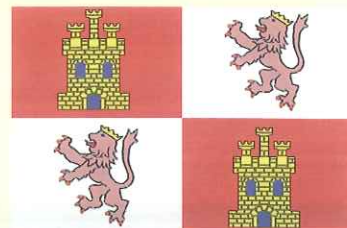
Para terminar, quisiera pedir algo que va relacionado con el auxilio en carretera, y es que os animéis ahora en vacaciones a donar sangre, sangre que no se puede comprar ni fabricar, solamente las personas generosas y con salud pueden donarla.

Una vez mas desde esta vuestra tierra para España y Europa, un abrazo.

Jesús Domínguez



CASTILLA Y LEÓN



VAMOS POR BUEN CAMINO

Llegó el verano y con ello el incremento de trabajo en el servicio de asistencia, aunque este año está siendo diferente a otros años puesto que hay algo menos de trabajo. Los motivos pueden ser la subida del combustible, la renovación del parque automovilístico, los controles continuos de la Guardia Civil por alcoholemia, los radares, etc.

¿Qué visión podemos tener de los meses anteriores? Algo menos de trabajo, días de nervios, malestar, rabia, impotencia y más cosas, motivadas principalmente por algunos clientes (compañías de asistencia) que no han sabido o no han querido entender el problema existente en nuestro sector que arrastramos desde hace varios años, lo que nos ha obligado a tomar decisiones que no gustan a nadie; pero el estar en esas condiciones ha supuesto la ruina de muchos empresarios, algunos de toda la vida. Lo que hemos intentado ha sido no acabar como ellos y hacer entender que tenemos unas necesidades en todas nuestras empresas, tanto el empresario pequeño como el grande. Cada cual tiene su problemática, inclusive los que no han querido saber nada en los momentos que hemos necesitado apoyo; que igualmente tienen necesidad de cambio y mejora, y si creen que no, que auditen su empresa, estructura y operarios. Verán que están fuera de la ley (sólo en el apartado de cubrir 24 horas ya se necesitan cuatro personas como mínimo, esto contando con que sea una empresa de un vehículo grúa). ¿Y los fines de semana y las vacaciones? Si poseéis más vehículos echad cuentas y os saldrá la necesidad que tenéis.

En este año de reuniones, eventos y situaciones algunas veces anómalas se ha conseguido algo muy importante para seguir adelante: ilusión, respeto, entendimiento y diálogo entre empresas de asistencia y compañías.

Las personas que hemos estado cerca de las negociaciones hemos visto la buena predisposición por parte de la gran mayoría de las compañías para intentar solucionar los problemas que tiene nuestro sector, pero tenemos que ser realistas y admitir que cualquier negociación o norma requiere tiempo y un período de adaptación, de hecho este año hemos dado un paso muy importante al margen de lo conseguido para todo el sector: poder hablar con tu cliente de tú a tú y ser escuchado, algo muy importante que antes era impensable.

Por ello invito a todas las partes a seguir en esta línea ya que entendemos que es la acertada para un mejor futuro, y a los directivos de las compañías que han cogido otros derroteros a que rectifiquen ya que el rectificar es de sabios. Con ello todos juntos realizaríamos acuerdos comunes que no perjudicarían a ninguna de las partes, esperando que estas compañías den otra oportunidad para todos los castigados.

Un último deseo antes de finalizar: felices vacaciones para todos.

Ernesto Rodríguez
Presidente ANEAC-Castilla y León

SERVICIO PERMANENTE 20 AÑOS DE EXPERIENCIA



GRÚAS PASCUAL

C/ Maestro Barbieri, 1
ALCOBENDAS

☎ 609 29 03 40

629 54 10 33

E-mail: gruaspascual@yahoo.es



Jesús Domínguez, "Docu"

Secretario general de la Asociación Extremeña de Ayuda en Carretera (ASEXTEAC)

El proceso de reestructuración del sector español de ayuda en carretera tiene en Extremadura a uno de sus mejores exponentes. Jesús Domínguez, secretario general de la Asociación Extremeña de Ayuda en Carretera (ASEXTEAC), integrada en ANEAC, nos comenta cómo se está viviendo este cambio tanto en su comunidad autónoma como en el resto de España. Su planteamiento es claro: el futuro del sector de asistencia en carretera pasa forzosamente por garantizar una ampliación y una mejora de los servicios ofrecidos hasta ahora, y es en este sentido hacia donde se están dirigiendo todos los esfuerzos. Extremadura, con proyectos innovadores, se ha convertido en un referente nacional e internacional.

Usted, como socio fundador de ANEAC y secretario general de la ASEXTEAC, ha seguido de cerca y protagonizado el proceso de cambio que está viviendo el sector en España. ¿Cómo está la situación en Extremadura en cuanto a asistencia en carretera? ¿Es comparable al resto de las regiones españolas?

Básicamente, sí. Aunque no todas las empresas del sector están agrupadas en la Asociación Extremeña de Ayuda en Carretera, sí que después de nuestra andadura, con bastante sacrificio y dedicación, nos podemos considerar ya unos profesionales del sector reconocidos por todas las administraciones e instituciones que prestan servicios en carretera, como pueden ser la Guardia Civil de Tráfico, la asociación DYA o Protección Civil.

Y esto es así hasta el punto de que Extremadura se ha convertido en una región pionera de Europa. Concretamente voy a referirme al convenio de colaboración que suscribimos con el 112. Un buen día se me ocurrió que teníamos que ayudar de alguna forma al ciudadano que pasaba por nuestra tierra, y qué mejor manera de hacerlo que a través del 112. Hablé en aquel momento con la consejera de Presidencia de la Junta de Extremadura, doña Antonia Trujillo, hoy ministra de Vivienda, y llegamos a un acuerdo de cooperación. El acuerdo consiste en que si hay algún accidente en cualquier punto de la comunidad, el 112, gracias a los sistemas de GPS que han sido subvencionados por el Gobierno extremeño, conoce inmediatamente desde su mesa de control en qué posición están las grúas y la más cercana acudirá en el menor tiempo posible. De hecho, ya hemos salvado algunas vidas. Hemos conseguido cuajar este



proyecto porque nuestras empresas son serias y tienen capacidad de respuesta. Este convenio es tan bueno que ya lo quieren copiar en Europa. Estamos preparados y vamos a seguir haciendo cursos, vamos a tener una preparación excelente.

PARTICIPACIÓN EN SIMULACRO

Recientemente se ha hecho un simulacro en Extremadura en el que han intervenido 200 profesionales. Se simulaba que había volcado un camión que transportaba mercancía peligrosa y estaba soltando gases. Intervinieron helicópteros, ambulancias, Guardia Civil, Cruz Roja... Toda fuerza viva de Extremadura, y allí estaba ANEAC a través de la asociación extremeña ASEXTEAC. Intervinieron tres grúas de tres socios; una de elevación, otra de remolcador de pesado y otra de ligeros, en colaboración con la asociación DYA de ayuda en carretera. Este ejemplo de simulacro nos ha servido para aprender lo que no hay que hacer cuando ocurren los accidentes, como es actuar con descoordinación, que es precisamente lo que hacíamos antes. Hasta ahora no disponíamos de medios, pero hoy disponemos de una asociación en la cual todas las grúas llevan GPS.

El objetivo es una asistencia global que abarque mayores competencias para las empresas de asistencia en carretera...

Mediante nuestro trabajo podemos hacer el bien a los demás. Pero no solamente en el sentido de retirar los vehículos accidentados. El hecho de que pertenezcamos a otras asociaciones paralelas posibilita que estemos preparados para una función más amplia.

NUEVOS COMETIDOS

Por ejemplo, recientemente recibimos una llamada de la Guardia Civil alertando de que había un palé de madera en un cambio de rasante de una carretera, y nuestra asociación se ocupó de retirar el palé y con él el peligro que suponía para los conductores. Hacemos de todo, no solamente trabajo de grúa. La grúa es la profesión que tenemos y es lo que nos da de comer, pero lo más importante es sentir el auxilio en carretera a todos los niveles: llevar a una persona accidentada al médico, llevarla a un hotel, buscarle un taxi, buscarle un intérprete si es de otro país y no entiende el idioma... incluso hasta llevarle a casa a comer si no tiene dinero, como de hecho se ha llegado a hacer. La satisfacción más grande que hay en auxilio en carretera no es solamente recoger un coche accidentado o averiado y cobrar una cantidad que pagan las asistencias; es el conjunto de cosas que hacen de ella una labor social tan impresionante que ni todo el mundo quiere hacer, ni sabe hacer, ni está preparado. De esta manera estamos consiguiendo que las asociaciones de grúas que prestamos auxilio en carretera seamos unos profesionales de varias cosas, no solamente de carretera.

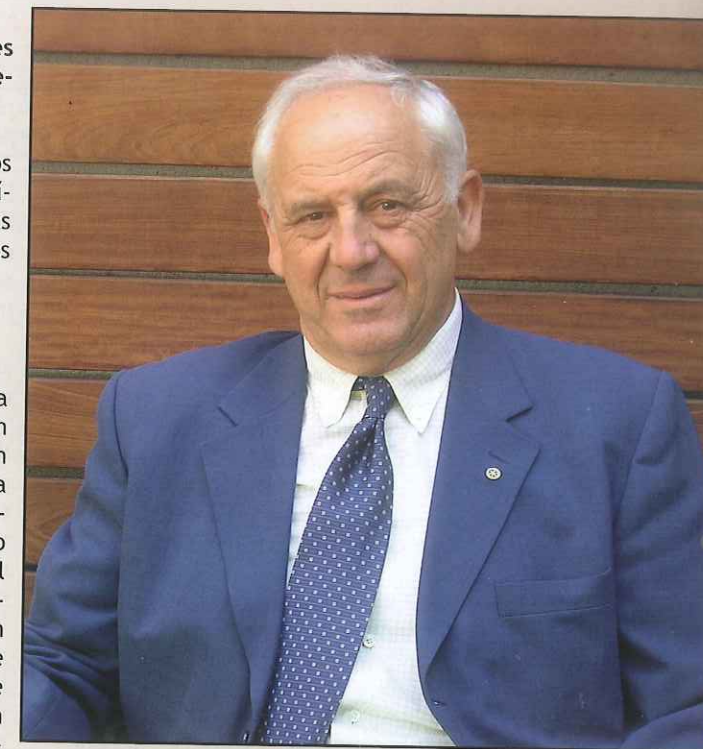
¿El acuerdo con el 112 del que hablábamos antes es solamente en Extremadura o es a nivel nacional?

Solamente en Extremadura, aunque ya se han interesado otras autonomías, como Baleares. Lo quieren copiar porque es una idea nueva, que consiste simplemente en dar facilidades al ciudadano que necesita ayuda de alguien, que somos nosotros, no solamente en carretera sino también en las ciudades; y no sólo para el vehículo, sino también para la propia persona.

Engloba entonces el 112 todos los servicios propios que se pueden producir en un siniestro en carretera.

Nosotros somos la parte de auxilio en carretera, pero es que luego individualmente, como es un sector de ayuda a los demás, pues nuestras funciones se amplían. Por ejemplo, si vamos con la grúa y vemos cualquier incidente, como puede ser un incendio, automáticamente llamamos al 112, al 062 o al 091, según la necesidad en cada momento, porque nos movemos a muchos niveles. Ésta es la razón de que sea necesaria una buena coordinación. Para lograrlo, el 112, por medio de la Junta de Extremadura, nos ha regalado 30 millones de las antiguas pesetas para que las grúas vayan equipadas con sistemas GPS que cada socio de ANEAC ha montado en sus vehículos.

Háblame de la problemática actual que existe en el sector centrándola en tu comunidad, Extremadura, como



exponente del resto del territorio nacional.

La problemática es casi la misma, estamos luchando por lo mismo. Ante todo, se puede afirmar que ya se nos ha reconocido como profesionales. A mí antiguamente me daba vergüenza ser gruista porque había para nosotros un mal concepto: de que éramos rateros, de que nos íbamos a quitar los puestos unos a otros, de que no había calidad en el servicio... Y es cierto que no la había, éramos tan sólo un taller que tenía una grúa pequeña, sucia y sin preparar.

“La grúa es la profesión que tenemos y lo que nos da de comer, pero lo más importante es sentir el auxilio en carretera a todos los niveles”

Pero desde que se fundó esta asociación, nuestro objetivo ha sido regular el sector, prepararle para que haya una asistencia en carretera de verdad.

PIRATAS DE LA CARRETERA

Así que se está regulando, aunque no se ha terminado todavía. Antes estábamos vistos como los piratas de la carretera, los que íbamos a robar los coches. Actualmente somos profesionales; personas cualificadas. Y nuestras funciones son más amplias. Por ejemplo, en Semana Santa, estamos cambiando las imágenes de los pasos con las grúas sin cobrar nada; e incluso nuestros vehículos sirven para repartir alimentos en Europa por medio de las ONG's. Valemos para cualquier actividad que requiera de nuestra ayuda siempre y cuando la lleven a cabo asociaciones altruistas. Para ellos ahí están nuestras grúas.

El año pasado realizasteis un paro técnico debido a la discrepancia con las aseguradoras. Además está la falta de definición que hay en el sector. En fin, tenéis unos condicionantes que provocan que el sector todavía no esté regulado. ¿Cómo ves el futuro inmediato con respecto a las aseguradoras? ¿Y esta falta de regulación?

En el tema de las aseguradoras nos estamos aproximando. Antiguamente éramos unos señores que hacían un servicio para ellas y que apenas nos conocíamos. Nuestra relación se limitaba a las visitas que nos hacían de vez en cuando. Hoy ya nos reconocen como profesionales. Yo creo que la distancia que había era enorme y que no se nos daba el valor que realmente tenemos; el de alguien autónomo que trabaja veinticuatro horas al día, de noche, de día, lloviendo, nevando, a cuarenta grados de temperatura... Desde el paro técnico se nos ha valorado por parte del público, que no sabía quiénes éramos, y que puede que piensen que nos estábamos hinchando a ganar dinero por un servicio de grúas.

Las aseguradoras también nos están conociendo, cuando antiguamente no lo hacían nada más que individualmente y no a todos. Hoy ya nos estamos aproximando con respecto a ideas difíciles de desarrollar, porque queremos que todas las ideas de las aseguradoras se aproximen a nosotros y todas las peticiones que nosotros tenemos lleguen a ellas, aunque pueda parecer difícil. No es fácil encontrar profesionales que estén bien preparados, para eso hay que pagar un poquito más por parte de las aseguradoras y nosotros cum-

plir con nuestro deber de auxilio en carretera. En definitiva, llegar a ser un sector que aún hoy no somos.

¿En su comunidad, la asistencia en carretera es la principal fuente de ingresos para las empresas del sector?

En Extremadura es igual al resto de España. Nos encontramos con menos problemas, aunque el inconveniente económico sea el mismo. Pero como no vivimos del sector, el 90% de las grúas de Extremadura obtienen sus ingresos por medio de otros mecanismos.

¿La subida del precio de sus servicios ayudaría entonces a esta regularización?

No hay ninguna duda. Podemos fijarnos en otros países europeos como Francia, o incluso como Portugal que tiene peores servicios que nosotros, pero en los que se está cobrando más del doble por compañías similares que tienen los mismos costes. No queremos hacernos ricos con las nuevas subidas, lo que queremos sobre todo es asegurar unos vehículos dignos para poder trabajar, porque se están reutilizando vehículos viejos. En la actualidad muchas empresas en España están comprando grúas de segunda mano, simplemente porque el poder adquisitivo no llega. Ya estamos cansados de los préstamos de las financieras, porque estamos pagándoles mensualmente un dinero más sus correspondientes intereses debido a que no tenemos liquidez para comprar grúas nuevas.

AUTOGRÚAS

TRANEXCAN S.L.

C/ Hernán Cortés, 29. Taco - La Laguna
Santa Cruz de Tenerife 38108

Teléfono permanente: 922612465 (6 líneas)

Teléfono-fax: 922619116



10 UNIDADES



4 UNIDADES

GRÚAS DE DISTINTO TONELAJE PARA DIFERENTES ACTIVIDADES

CONTRATACIÓN DIRECTA CON LA
MAYOR PARTE DE LAS COMPAÑÍAS
DE SEGUROS



4 UNIDADES



2 UNIDADES



2 UNIDADES



1 UNIDAD

TALLERES Y GRUAS AVILA S.L VALLADOLID



22 AÑOS A SU SERVICIO

5400 MTS DEDICADOS A VD

40 PERSONAS PARA ATENDERLE MEJOR

17 VEHICULOS QUE CUBREN TODAS LAS NECESIDADES

TELEFONO 24 HORAS (12 LINEAS) 983-457878

La Radio en las autopistas de la comunicación

Florencio Bañeza
Director de COPE Extremadura

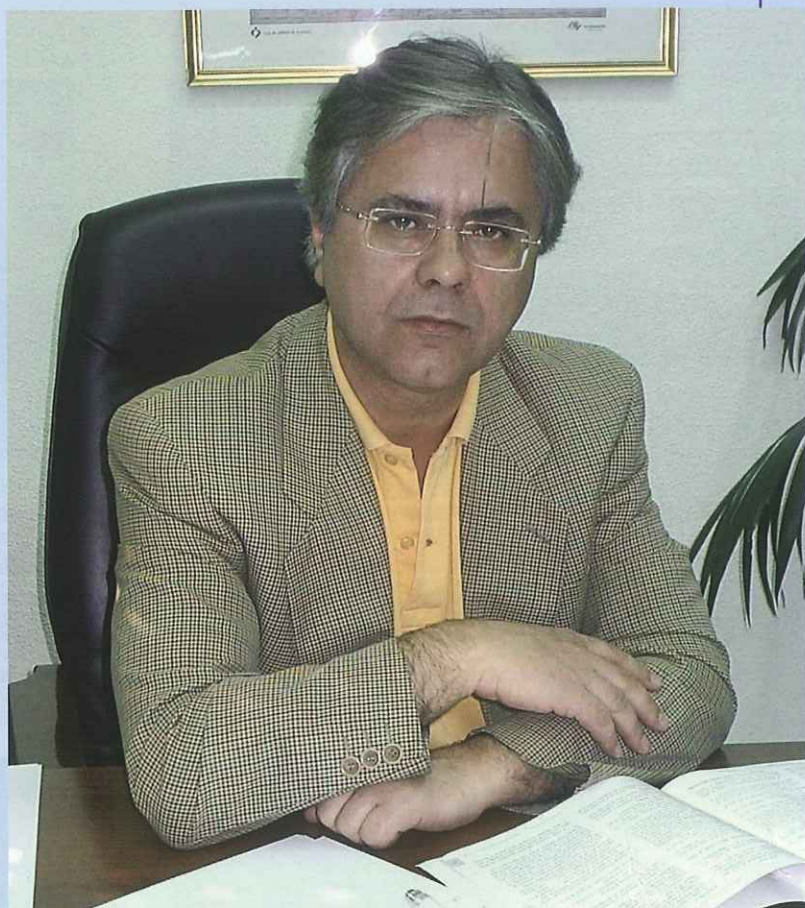
Actualmente nos enfrentamos a una serie de cambios en la concepción del mundo, la avanzada tecnología ha generado hoy un tipo de comunicación que abre diferentes patrones sociales. No obstante esto no es nuevo ya que las transformaciones siempre se han dado a lo largo de la historia. Por ejemplo, en su momento, la revolución industrial, con sus máquinas de vapor, creó un sueño en los individuos, al imaginarse viajar en algún vehículo a cierta velocidad.

La aparición del viejo invento de Bell, el teléfono, en 1876, la radio de Marconi en 1898, son solo algunos descubrimientos que demuestran el núcleo de los avances tecnológicos en la electrónica y que hasta apenas en la década de los sesenta se le dio difusión.

Ahora, estamos viviendo el boom de Internet, de la supercarretera de la información, sistema que aún presenta algunos problemas, que con el tiempo, y con toda seguridad, se van a superar. La red habla de globalización, de un mundo interconectado.

Hace 43 años, Marshall McLuhan (1962) hablaba de una "aldea global" con el objetivo de explicar la homogenización cultural. Hoy se puede decir que la "aldea global" a la que se refería Mc Luhan es en realidad una metrópoli en donde es posible convivir en un espacio reducido, sin necesidad de encontrarse cara a cara con el interlocutor. En esta "aldea" se puede tener una existencia "en línea", contactar con las personas que comparten intereses similares a los nuestros y separar de nuestra carretera al resto de los individuos.

Hoy el tiempo y el espacio ya no restringen el intercambio de información, ésta se encuentra ahora disponible de manera instantánea en todo el planeta y lo mejor es que puede almacenarse. La supercarretera de la información se está convirtiendo en un acervo de conocimientos sociohistóricos, en materia



prima para el análisis y la investigación científica. El "visionario" Mc Luhan vio a la tecnología como una extensión de la mente. Así como la rueda lo es del pie o el telescopio del ojo, la red de comunicaciones se propaga a través del globo, lo mismo que se extiende nuestra red neuronal. La televisión se ha transformado en nuestros ojos, la radio es nuestros

“La sociedad de la información, no podría ser tal sin la invención de la computadora y sin la creación de sus sistemas de comunicación vía red”

PALFINGER

TADANO FAUN

VEHÍCULOS PARA SALVAMENTO, RESCATE, ELEVACIÓN Y REMOLQUE



Los vehículos BKF 40-4L de FAUN nos ofrecen:

VERSATILIDAD, desvolcar, transportar, remolcar
RAPIDEZ, una sola grúa para todos los movimientos
FUERZA, Combinación de elevación y tiro



Diseño especial PALFINGER para grúas de rescate en carretera.

Enorme capacidad de carga con poco peso propio.

Para máxima seguridad 3 posiciones de control de mando o mando a distancia en gama alta.

PK 12000T / PK 14000T
Momento de elevación 12,4 tm a 13,7 tm y capacidad máxima desde 5000 kg a 5500 kg

PK 16000T / PK 18000T
Momento de elevación 15,6 tm a 17,2 tm y capacidad máxima desde 6300 kg a 7000 kg

C/ Sierra de Guadarrama, 2
Parque Empresarial San Fernando
28830 San Fernando de Henares
Madrid - Apdo. de correos: 1026
Tel.: 91 660 04 60* - Fax: 91 660 04 61
E-mail: mycsa@mycsamulder.es
<http://www.mycsamulder.es>



MYCSA

Mulder y Co.
Importaciones - Exportaciones, S. A.

oídos, y nuestro cerebro en Internet, ya que recorre y traspasa las zonas, es decir, va navegando por el mundo.

Con todo lo anterior, la sociedad de la información, no podría ser tal sin la invención de la computadora y sin la creación de sus sistemas de comunicación vía red. Este dispositivo nos traslada a cualquier lugar geográfico del planeta sin necesidad de movernos de nuestros asientos. Por ejemplo, en unos cuantos minutos, a través de la radio o la televisión, somos testigos de hechos históricos que suceden en otros países, continentes, a miles de kilómetros de distancia, a la par de nuestras actividades cotidianas. Los medios electrónicos se transforman en vehículos informativos. Por otro lado, y gracias a la red de redes, podemos estar en reuniones, convenciones, hablando con amigos, recibiendo cursos o transmitiendo conferencias.

Lo que antes parecía como algo inconcebible, algo futuro, ahora es realidad, es un proceso irreversible que se ha instalado con nosotros para quedarse.

Los medios de comunicación son los primeros en abarcar y llevar estos nuevos cambios a la sociedad. Los problemas de competitividad entre ellos son visibles. Los que no se adaptan - y rápidamente - en un proceso permanente de reconversión y de reestructuración, quedarán tarde o temprano fuera de juego.

El futuro inmediato de la radio, desde hace poco, atraviesa de manera inevitable, por el proceso de digitalización. El paso de lo analógico a lo digital, con sus dificultades, es lo más racional, coherente con el devenir del medio y más que revolución tecnológica se debe hablar de evolución necesaria.

La radio se ha desarrollado como parte de la historia del mundo, incluso ha funcionado como impulsora de eventos políticos, culturales y sociales de gran trascendencia. Nació de la necesidad de comunicarse a larga distancia, ya que no existía ningún medio a mitad del siglo pasado con el cual se lograra entablar comunicación más inmediata. La necesidad primordial fue la de comunicarse con los barcos de alta mar, para ello se requería de un medio que viajara a través del aire. Ya en el siglo XXI la radio ha podido

sostenerse y crecer frente a muchos que lo hacían un medio efímero y en vísperas de desaparecer con el nacimiento, en su día, de la televisión.

“Los medios electrónicos se transforman en vehículos informativos”

Hoy, la radio vuelve a despegar y a ganar terreno, a expandirse con más rapidez por la facilidad de transmitir frente a otros medios electrónicos. Entró majestuosa por la puerta grande al ciberespacio, ya no está únicamente en el aparato receptor, ahora la encontramos en el ordenador. Así, la red, por un lado, está ayudando a especializar y diversificar los contenidos y productos radiofónicos y por otro está dándole un ritmo diferente de producción y distribución al que estamos acostumbrados, al tiempo real y directo.

“Lo que antes parecía como algo inconcebible, algo futuro, ahora es realidad”

En nuestros días, ya no resulta extraño que una persona de Cáceres, Badajoz o Mérida esté escuchando una emisora de Japón, China, EEUU o viceversa para oír no solo música, sino también para recibir noticias o para conocer otras expresiones artísticas, culturales o incluso políticas. Gracias a Internet la radio está integrada al mundo en redes globales navegando en la carretera de la información con un alcance inimaginable. Existe una proliferación de estaciones comerciales y piratas, de todo el mundo, con intereses y tipos de programación diversos y para toda clase de públicos, que están en la pantalla para ser visitadas y escuchadas por millones de personas; solo basta con escribir una dirección electrónica en nuestro navegador para sintonizar en el dial un sinnúmero de estaciones en la radio digital.

“La radio se ha desarrollado como parte de la historia del mundo, incluso ha funcionado como impulsora de eventos políticos, culturales y sociales de gran trascendencia”

Tratar de señalar ahora los alcances de esta radio virtual sería un error porque aún no ha demostrado hasta donde puede llegar, aunque sí sabemos que la red se convirtió en una plataforma idónea para que este medio de comunicación pueda ofrecer una forma diferente de transmitir que no requiere de antenas y frecuencias para escucharse. Por lo tanto la vieja compañera vuelve a la carga ahora en el nuevo siglo para sacar ventajas frente a otros medios y no solo en el aspecto de expansión sino también en cuanto a la manera de elaborar y producir su programación debido al lenguaje multimedia de la gran autopista de la comunicación.

Florencio Bañeza
Director de COPE Extremadura

VOLQUETES Y CARROCERÍAS

ENCABO S.A.



Empresa certificada ISO 9001:2000 con nº certificado: 68504

Volquetes y Carrocerías
Encabo, especialistas
en construcción de
plataformas porta-vehículos
adaptables a todos los
fabricantes de vehículos.



PLATAFORMA PORTAVEHÍCULOS DOBLE PISO



PLATAFORMA CON GRÚA



GRÚA DE ARRASTRE



PLATAFORMA DE ALUMINIO



PLATAFORMA METÁLICA

Ci. Camino de las Bodegas Nº 15
28140 Fuente El Saz del Jarama
(Madrid)

Tel.: 91 620 11 12
Fax.: 91 620 13 85

E-mail: info@carroceriasencabo.com
Web: www.carroceriasencabo.com

FERIA INTERNACIONAL DE ALEMANIA

KASSEL, JUNIO 2005

La ciudad alemana de Kassel ha celebrado un año más su feria internacional de grúas. De nuevo, este encuentro ha servido para poder conocer las tendencias elegidas por los carroceros en la fabricación de los últimos

modelos de grúas que circulan por Alemania y por Europa. A esta feria asistieron, en representación de ANEAC, Víctor Docon y Josefa Jiménez, pertenecientes a la delegación de Cataluña. Su intención era

buscar expositores e ideas para la segunda edición de la feria que se celebrará en octubre en la localidad barcelonesa de Santa Susana. Ellos analizaron para nuestros lectores la exposición alemana.

Un año más, la localidad de Kassel, situada en el norte de Alemania, ha celebrado su Feria Internacional de Grúas. Se trata de una cita que cuenta ya con casi cuarenta años de antigüedad, lo que la convierte en una feria veterana que es punto de referencia para el sector europeo de asistencia en carretera. La mayor parte de los expositores procedían de Alemania, aunque también asistieron de otros países como Austria, Noruega o Italia. La feria engloba a todos los sectores de asistencia en carretera, aunque predomina la gama media-alta orientada al camión ligero.

DELEGACIÓN CATALANA

En representación de ANEAC, se desplazaron hasta tierras alemanas Víctor Docon y Josefa Jiménez, pertenecientes a la delegación de Cataluña. Buscaban ideas y nuevos expositores para la segunda edición de la feria que va a organizar ANEAC el próximo mes de octubre en la localidad barcelonesa de Santa Susana. Ellos pudieron comprobar las diferencias que existen



Esta feria, que tiene ya casi cuarenta años de antigüedad, se ha convertido en un referente a nivel europeo. Algunos de sus expositores se han mostrado muy interesados en participar en la próxima Feria de Santa Susana que ANEAC va a celebrar en octubre.



entre las grúas alemanas y las españolas, aunque, como apuntan, esto no significa que unas sean mejor que las otras, simplemente están adaptadas a las características del mercado de su respectivo país. Por ejemplo, Josefa Jiménez comenta que, en materia de sistemas informáticos, las grúas alemanas están por debajo de las españolas, ya que ninguna está dotada con sistemas GPS.

PLATAFORMAS DE ALUMINIO

En cuanto a las características generales de los vehículos, Víctor Docon afirma: "Se puede apreciar que el noventa y nueve por ciento de los carroceros utilizan el aluminio para la fabricación de las plataformas empleadas en grúas de tonelaje medio. Esto es así para evitar la oxidación, ya que la nieve y la sal están presentes sobre las carreteras alemanas durante gran parte del año".

Otra de las diferencias importantes reside en que la mayor parte de estas grúas, en vez de plataformas, utilizan las antiguas rampas, aunque éstas van equipadas con rodillos o sistemas hidráulicos. En algunos modelos, el chasis es de tipo bisagra y la misma plataforma hace de rampa.

Algo que también sorprendió a Víctor Docon y a Josefa Jiménez fue que ningún carroceros realizaba agujeros en las plataformas, debido a que en Alemania está prohibido el vertido de líquidos o aceites de los vehículos accidentados o averiados. Por este motivo, todas las grúas llevan un equipo de limpieza formado por una pala, una escoba y dos cubos. Unos de los cubos tiene sepiolita y el otro se utiliza para recoger la sepiolita sucia después de haberse empleado sobre la carretera. A diferencia de lo que ocurre en España,



Algunas de las grúas tenían plataformas capaces de transportar vehículos con *tuning* sin dañarlos. En otros casos, grúas destinadas a grandes tonelajes constan de un sistema de focos para trabajar por la noche.



En general, se pudieron ver vehículos muy bien equipados. Uno de los sistemas que más sorprendió a la delegación catalana por su polivalencia fue el de chasis-bisagra en el que la misma plataforma hace de rampa cuando se necesita. En las fotografías izquierda y derecha.





La ley alemana no permite que las plataformas tengan agujeros para evitar que se derramen sobre la calzada líquidos procedentes de los vehículos que transportan. Para remolcarlos, emplean guías. A diferencia de España, los trabajos de limpieza de la carretera dependen de las grúas.



donde los empresarios de las grúas no participan en la limpieza de las carreteras después de los accidentes o averías. Aunque, como matiza Docon, "Este trabajo de limpieza lo pagan aparte las compañías aseguradoras alemanas".

Víctor Docon continúa analizando lo que pudo ver en la feria celebrada en Kassel: "La tendencia, según la muestra, está encaminada a un tipo mixto de grúa, capaz de transportar desde un camión pequeño hasta un vehículo mediano. Además, la gran mayoría porta también una pluma, para cargar cualquier vehículo siniestrado".

Víctor Docon y Josefa Jiménez pudieron apreciar una menor asistencia tanto de expositores como de público que en ediciones anteriores. "Imagino que la



situación en Alemania es semejante a la del resto de Europa, incluida España. El volumen de trabajo es menor y ahora hay menos demanda de nuestros servicios", explica Docon, "Además, el mercado alemán tiene muchas diferencias con el español, como puede ser que allí hay menos vehículos antiguos propensos a averías o a accidentes, ya que estamos hablando de un país en el que el parque automovilístico se renueva constantemente".

"La idea es que nuestra Feria de Santa Susana, de la que este año celebraremos su segunda edición, se parezca a ésta", concluyen los representantes de la delegación catalana, "Hemos trabajado para intentar traer algunos de estos fabricantes de grúas y expositores de accesorios a Barcelona el próximo mes de octubre".

ELVIC S/A

SUPERWINCH

ELÉCTRICOS 12V Y 24V

(Tornillo sin fin)	(Planetarios)
HUSKY 8 (3.864 Kgs.)	E 10P (4.536)
HUSKY 10 (4.536 Kgs.)	E 12P (5.443)
	E 14P (6.350)



HIDRÁULICOS PARA ARRASTE

(Tornillo sin fin)	(Planetarios)
H 9W (4.082 Kgs.)	H 8P (3.629 Kgs.)
H 14W (6.350 Kgs.)	H 10P (4.536 Kgs.)



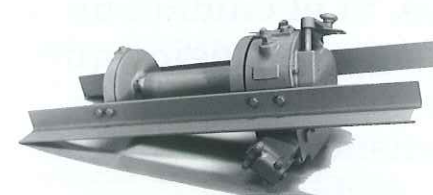
(Planetarios)	(Planetarios)
H 12P (5.443 Kgs.)	H 20P (9.072 Kgs.)
H 14P (6.350 Kgs.)	H 25P (11.340 Kgs.)
	H 30P (13.609 Kgs.)



BRADEN

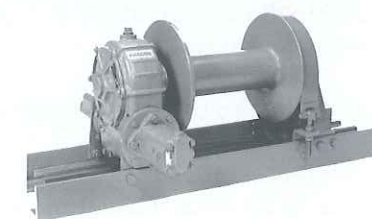
DE TORNILLO SIN FIN - MONTAJE BAJO

Hidráulicos y mecánicos desde 3.629 kg. hasta 15.876 kg.



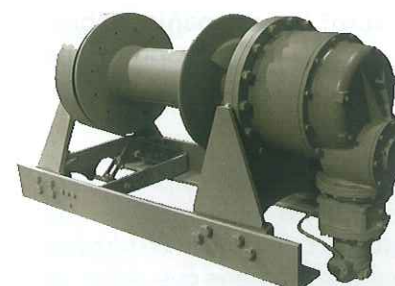
DE TORNILLO SIN FIN - MONTAJE ALTO

Hidráulicos y mecánicos de 4.536 kg. a 68.040 kg.



PLANETARIOS PARA RESCATE Y ARRASTE

Hidráulicos con capacidades entre 9.072 kg. y 72.576 kg. con 1 ó 2 velocidades

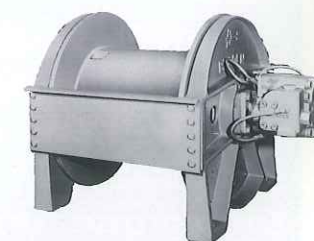


PLANETARIOS PARA ELEVACIÓN

Elevación a partir de 1.815 hasta 29.030 kg. con múltiples opciones como caída libre, et.

BRADEN

Gearmatic



IMPORTADOR Y DISTRIBUIDOR EN EXCLUSIVA

Técnica, 29 - Pol. Ind Nord-Est - 08740 St. Andreu de la Barca (Barcelona)

Ventas 902.325.225 - Centralita 93.682.83.20 - Fax 93.682.83.21

elvic@elvic.es - www.elvic.es

¡ TENEMOS MÁS DE 30 AÑOS DE EXPERIENCIA !

Pere Navarro

Director general de Tráfico

Desde su Barcelona natal, el director general de Tráfico, Pere Navarro, ha conversado con Infoaneac sobre la situación del sector español de auxilio en carretera y el papel que puede desempeñar el organismo que él representa. Pere Navarro reconoce que se trata de un sector muy complejo en el que se impone la necesidad del cambio. Afirma que Aneac y Dirección General de Tráfico tienen que ir de la mano para que el sector evolucione. Pero también deja claro que la iniciativa tiene que partir siempre del propio sector de auxilio en carretera, ya que debe ser quien le marque las líneas de actuación a la Dirección General de Tráfico.



¿Cómo ve usted la situación del sector de las empresas de auxilio en carretera y el papel que está desempeñando ANEAC?

Considero que es un sector complejo sobre todo por su heterogeneidad; hay diferentes tipos de empresas, con diferentes estructuras entre ellas. Quizá lo más importante en estos momentos es que ANEAC ha sabido poner el tema sobre la mesa, y le ha dado la importancia que tiene y que merece. Ha conseguido sentar a todos los actores de uno y de otro lado, ha conseguido crear un ambiente de confianza, superar recelos, superar miedos, debatir el tema, que es el paso

“Quizá lo más importante en estos momentos es que ANEAC ha sabido poner el tema sobre la mesa, y le ha dado la importancia que tiene y que merece”

“La calidad del servicio prima para todos. Si el ciudadano tiene que pagar, es lógico que tenga que quedar contento. Hay que satisfacer sus necesidades”

fundamental para ir resolviendo los problemas conforme van saliendo, y así intentar organizar y construir entre todos el futuro del sector.

¿Y cómo ve usted este futuro? Las compañías hablan de la necesidad de un proceso de criba que tiene que ir dirigido a la formación y a la calidad del servicio...

La calidad del servicio en estos momentos prima para todos. Yo creo que todos estamos interesados en dar el mejor servicio al ciudadano. Es un punto de vista de servicio, con lo que si el ciudadano tiene que pagar, es lógico que después tenga que quedar contento. En

definitiva, hay que satisfacer las necesidades del cliente. Desde la Dirección General nos interesa especialmente, porque esto tiene un protagonismo importante en la política de atención a las incidencias de carretera, ya sea cualquier accidente o sea una avería con ocupación de la vía pública. Para nosotros es un tema prioritario que se resuelva bien, en un tiempo razonable.

3800 EMPRESAS

Es verdad que el sector, por los datos que se han ofrecido, está integrado por alrededor de 3800 empresas de muy diferente tamaño, y que indudablemente la experiencia nos dice que estos entornos han de dirigirse a una cierta integración entre unos y otros para poder tener un más fuerza y ofrecer el mejor servicio posible. Es un reto para todos construir este futuro del sector y no dejar que sea un proceso salvaje.

¿Qué puede aportar la Dirección General de Tráfico a este proceso?

Tenemos un grupo de trabajo permanente con el sector de auxilio en carretera, vamos resolviendo temas puntuales que van saliendo, como por ejemplo ahora, que tenemos sobre la mesa el tema del color único. Nuestro grupo de trabajo analiza los problemas que le llegan y busca las posibles soluciones que correspondan al ámbito de la Dirección General de Tráfico. Además, los incorpora a todo este proceso colectivo de solución de los problemas que hay en carretera, porque nuestra responsabilidad es garantizar la fluidez y la seguridad, y cualquier cosa que pasa en la carretera no nos es ajena. En el servicio que hay a partir de un accidente o de una avería tiene protagonismo especial todo el sector de auxilio en carretera.

Muchas de las empresas del sector están atomizadas, son de pequeños autónomos, familiares, de dos o tres



“La experiencia nos dice que entornos como éste, con 3800 empresas de diferente tamaño, tienen que integrarse para tener más fuerza y poder ofrecer el mejor servicio posible”

“En la Dirección General de Tráfico hay un grupo de trabajo permanente. Ahora tenemos sobre la mesa el tema del color único”



Pere Navarro con nuestro presidente, Rafael Merino

“Que nadie se lleve a engaño: no se pueden poner todas las soluciones en manos de la Administración”

que tomar decisiones constantemente.

¿Entre las posibles soluciones, no podría formarse una especie de gabinete entre la Dirección General de Transporte, Hacienda, o inclusive UNESPA, como representante de las compañías aseguradoras, para llegar a un principio de acuerdo que englobase a todo el transporte con la complejidad que lleva?

Sí, pero haré una puntualización, para que nadie se lleve a engaño: a la Administración se han de llegar propuestas que luego pondrá en marcha en todo aquello que le toca.

PROPONER MEDIDAS

Nos engañaríamos si pusiésemos toda la solución en manos de la Administración, porque es muy complicada, tiene muchos temas y sólo se mueve por propuestas que le llegan. Pero claro, éstas tienen que ser propuestas lógicas, razonables, estructuradas, para que las coja y, por decirlo de alguna manera, las gestione. Lo que no tenemos que esperar es que la Administración por sí sola resuelva los problemas de la asistencia en carretera. El sector tiene que dar el primer paso. Tiene que estudiarlo, hacer su plan, proponer sus propias medidas, y elaborar un poco el diagnóstico de la situación en España, también en relación a otros países. Después tiene que presentar unas propuestas de actuación, y ya es aquí donde entraría ya la Administración, para canalizar estas propuestas en todo aquello que le es competencia.

“El sector tiene que dar el primer paso. Primero hacer el diagnóstico de la situación en España y después presentar unas propuestas de actuación a la Administración”

grúas... Usted, como director general de Tráfico, ¿Cómo las alentaría para que afronten este proceso de reestructuración?

Pues en primer lugar por medio del asociacionismo, es decir, si los empresarios lo afrontan solos no van a encontrar la solución, ya que ésta reside en la asociación.

PUNTES DE DIÁLOGO

En segundo lugar, tiene que haber puentes de diálogo con el otro lado, como pueden ser las empresas aseguradoras. Aquí tiene que haber un diálogo permanente para ir solventando todas las incidencias que puedan surgir y la comunicación en este sentido es esencial. Diálogo, mucho diálogo. Diálogo, reuniones, reflexión... Que es lo que enriquece para valorar pros y contras de las posibles alternativas, y estar al día; o lo que es lo mismo: estar muy informado, porque hay

“Aquí tiene que existir un diálogo permanente para tratar de solventar todas las incidencias, y la comunicación en este sentido es esencial. Diálogo, mucho diálogo”

TABLÓN DE ANUNCIOS

VENDO

SE VENDE GRÚA PORTACOCHE
RENAULT B-120.
RAMPAS DE ALUMINIO. 6.500 KGS.
IMPECABLE.
7.500€
TF: 985 51 10 04 JOSÉ MARÍA

Vendo grúa FORD TRANSIT 120
CV TURBO, año 2001, plataforma
de aluminio deslizante Encabo para
un peso máximo autorizado 3.500 kg.
Muy buen estado.
Contacto: Antonio TF: 639152815

Vendo bancada
Marca TASBHECO
Seminueva

Teléfonos: 607 74 70 42
670 50 59 55

Vendo grúa IVECO 59/12 pla-
taforma y cuchara MONZA.
Aire acondicionado, ruedas nue-
vas. Buen estado general.
Teléfono: 616941448

Vendo grúa NISSAN PATROL, con
palas tipo ayuntamiento. 130.000 Km.,
año 1995, en perfectas condiciones y
trabajando.
PRECIO: 8.000 €
Teléfono: 659 48 00 51

Vendo grúa IVECO 65C15.
Climatizador, suspensión neu-
mática, plancha Monza de 6
metros con cabrestante
hidráulico de 4.600 Kg, mando
único para plancha y cabrestan-
te, rotativo de flash, luces tras-
eras prioritarias, etc... De Enero
del 2003. Aproximadamente
150.000 Kms.
25.900 Euros + IVA.
Javier Cobo TF: 606 36 51 51

Vendo grúa de 4 coches VOLVO
FL-6-14. Carrocería nueva de
Cametal con aire acondicionado,
cama, calefactor noche, freno eléc-
trico, cabrestante WARN rápido
con mando a distancia.
El camión es de marzo de 1995 pero
está en perfecto estado, pocos kiló-
metros, no tiene un rasguño.
Precio a convenir.

Teléfono: 967 37 23 35

Vendo FORD TRANSIT, año
2001. Plataforma de aluminio desli-
zante ENCABO para P.M.A. 3500
kg, suspensión neumática, aire,
etc... Muy buen estado.
Tf: 639152815 Antonio

Vendo MERCEDES SPRIN-
TER 411 CDI del 2001. 4.600 Kg.
de P.M.A. 300.000 Kms. Plataforma
FOIMA 4.900 mm con cabrestante
hidráulico. Color blanco. 21.000€
Javier Cobo - 606 36 51 51

Vendo dos grúas plataforma
MERCEDES 410-D, 4.6
Una deslizante y otra fija.
Tarjetas de transporte inclui-
das. Teléfono: 608820890

Vendo grúa NISSAN
TRADE 3.0
Deslizante. Carrozada hace
2 años y medio. 12.000€
TF: 607 621155 - 607621156

Vendo grúa MITSUBISHI
CANTER 140 cv, 6500 kilos.
Aire acondicionado. Carrocería
MONZA con cuchara. Año
1999. 16.000€ + IVA
TF: 629 11 99 90

Vendo FORD TRANSIT a 3.500 kg de PMA, año 95, plataforma MONZA, 200.000 Kms. Color blanco. Buen estado. 9.000 Euros. Javier - 606 36 51 51

Se vende MERCEDES SPRINTER 412. Carrozado en MONZA como grúa portavehículos. Plataforma basculante de aluminio. Año 2000. Teléfono : 658 92 28 08

VENDO NISSAN ATLEON AÑO 2001. DESLIZANTE ENCABO. PMA 5.600 KG. LARGO PLATAFORMA 5,80 M. 20.300€ TF: 639152815

SE VENDE CARRILLO PARA LLEVAR 2 COCHES. MARCA CAME TAL. COMPLETAMENTE NUEVO. TELÉFONO: 967372335

Vendo camion VOLVO fl6.12 portavehículos o portamaquinaria. Año 2001. Suspensión neumática, rampa hidráulica, aire acondicionado, calefactor, cabrestante de 5500kg. Revisión mecánica completa. Tf: 91 6213037

Vendo NISSAN TRADE T-100 con doble cabina y plataforma deslizante. Año 97. Buen estado. 10.800 Euros Tf: 639152815

Vendo remolque porta-coches en buen estado (marca MONZA) y vendo plataforma MONZA deslizante. Teléfono: 976 822 214 romiauto@infonegocio.com

Vendo grúa a 3.500 Kg. de PMA, 4 años justos, 160.000 Kms. FORD TRANSIT FT350, 130 CV del año 2001. Plataforma hidráulica ENCABO de aluminio de 5.200 mm con cabrestante también hidráulico. Color amarillo RACC. Muy nueva.

Tfno: 606 36 51 51 (Javier)

VENDO GRÚA Marca DAF 400 / TD / 92CV y 3500 kg de PMA. Plataforma hidráulica y cabrestante de arrastre para 3000 kg marca CAME TAL. El motor sustituido lleva 70000 km y en servicio. El precio es de 12000€ negociables.

TF: 608531759 Sr. Albert

SE VENDE GRÚA FORD TRANSIT CON PALA DE RESCATE, 5 PLAZAS, EN MUY BUEN ESTADO Y EQUIPAMIENTO. AÑO 1998. PRECIO: 10.200 €. TF: 629.53.91.01 - 615.99.89.57

VENDO NISSAN ATLEON 210 CV PLATAFORMA 8,20 DE LARGO Y DOBLE PISO, IDEAL LLEVAR TRES COCHES, PMA 12.000 KG. MARZO 2003. 36.000€ TLF: 639152815

VENDO GRUA PORTAVEHICULOS P.M.A 3.500 KG. IVECO DAYLI. AÑO 98. INCLUYE TARJETA DE TRANSPORTES. DESLIZANTE. 15.000€ TF: 639152815

VENDO GRÚA NISSAN L-80. DESLIZANTE ENCABO. AÑO 1990. BUEN ESTADO. 10.200€ TF: 639152815

Vendo NISSAN TRADE T-100, plataforma deslizante Foyma, año 97, doble cabina, perfecto estado 7.813€

Teléfono: 639 15 28 15

Vendo NISSAN CABSTAR. Aire acondicionado. 4.500 Kg. de PMA. 170.000 Kms. Plataforma FOIMA de 4.900 mm y cabrestante hidráulico. Color amarillo Race. 19.000 Euros. Javier Cobo - 606 36 51 51

COMPRO

COMPRO PORTAVEHÍCULOS de 6500 Kgs de P.M.A, que tenga menos de 6 años, con caja basculante y deslizante y mejor de aluminio.

Jesús Barreiro de Lugo Tlfo: 696446844

COMPRO TODOTERRENO CON CUCHARA. TELÉFONO DE CONTACTO : 655965751

Buscamos todoterreno usado de 5 plazas con palas, preferiblemente NISSAN PICK-UP o MITSUBISHI L200 y carrozado en MONZA. Enviar foto y precio a nuestra dirección de correo: cesareoassist@terra.es

COMPRO GRÚA DE PALAS. Indiferente marca.

GRÚAS CAMACHO. Teléfono: 625.662.166 Paco

COMPRO GRÚA DE 4500 A 8000 KG CON MENOS DE 6 AÑOS. TELÉFONO 619256332

Compro portacoche para asistencia en carretera usado. Con plataforma no inferior a 4,5 m. José Manuel 647.24.66.14

Estaría interesado en camión portavehículos de 5 unidades con un máximo de dos años. TF: 630 01 80 83

BUSCO CAMIÓN PORTAVEHÍCULOS CON PLATAFORMA BASCULANTE Y DESLIZANTE O SIMILAR PARA ASISTENCIA EN CARRETERA. JUANJO 616277914

COMPRO CAMIÓN CON PLUMA Y PLATAFORMA PARA MAQUINARIA Y FURGONETAS. MÁXIMO 5 AÑOS Y MEDIO. avila@nemo.es Tlf: 646984255

COMPRO GRÚA DE 3500 KILOS CON PLATAFORMA DESLIZANTE. MÁXIMO 4 O 5 AÑOS. INDIFERENTE LA MARCA. TFS: 649 85 21 80 926 63 38 46

COMPRO PLATAFORMA PORTAVEHÍCULOS DESLIZANTE SIN PALAS Y SIN DOBLE PISO. A SER POSIBLE, IVECO. GRÚAS EUGENIO. TF: 649 841 010 FAX: 927 425 719

<p>COMPRO GRÚA DE 3500 KILOS CON PLATAFORMA DESLIZANTE. MÁXIMO 4 O 5 AÑOS. INDEPENDIENTE LA MARCA. TF: 649 85 21 80 / 926 633846</p>	<p>Necesito grúa portavehículos de 3500 kgs muy económica. No importa antigüedad ni marca. Tf: 91 6345138 talleresrueda@wanadoo.es</p>	<p>MANDE SUS ANUNCIOS A: info@ceemolar.com</p>
<p>BUSCO CAMION CON PLUMA Y PLATAFORMA DESLIZANTE DE 6 M. DE LARGO. ANTIGÜEDAD MÁXIMA DE 6 AÑOS. ANGEL 670-392424</p>	<p>COMPRO REMOLQUE PORTAVEHÍCULOS TF: 606 97 50 57 Miguel Ángel</p>	<p>COMPRO GRÚA PORTA-VEHÍCULOS PARA 3500 KG Y CARNET B. ENTRE 2 y 4 AÑOS DE ANTIGÜEDAD. PRECIO A CONVENIR. TF: 609681313 musagruas@telefonica.net</p>

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 **INFO-ANEAC:**

C/ Juan Hurtado de Mendoza, 5 semisótano - 28036 MADRID

ó al nº de fax: 91 761 35 81

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

CONOZCA MEJOR LOS SERVICIOS ANEAC

ASESORÍA LABORAL

Servicios de consulta sobre temas de contratos, seguros sociales, pensiones, indemnizaciones por despido, nóminas, legislación laboral, seguridad en el trabajo, etc.

RECURSOS DE SANCIONES

Nuestro gabinete de profesionales le proporcionará orientación jurídica y redactará los recursos adecuados a las sanciones en que pueda incurrir su empresa o cualquiera de sus trabajadores. Información sobre plazos de alegación, legislación de tráfico, retiradas del permiso de conducción, embargo de cuentas, normativas de Industria, homologaciones, etc.

ESTUDIOS DE VIABILIDAD

Le asesoramos ante la creación de nuevas empresas, renovación de flotas, ampliaciones de plantilla, cursos de formación, etc. Todo ello encaminado a solicitar subvenciones, bien de la administración central, bien de las autonomías o de los fondos europeos.

CORREDURÍA DE SEGUROS

Asesoramiento y contratación de pólizas de seguro perfectamente adaptadas a nuestra actividad y a precios muy competitivos.

GESTORÍA

Asesoramiento en todo tipo de gestiones ante Tráfico, Industria, Hacienda, con el consiguiente ahorro de tiempo y la seguridad del mejor equipo de profesionales.

ASESORÍA FISCAL

Conozca sus obligaciones ante Hacienda. Le asesoramos y solucionamos sus dudas sobre IRPF, Impuesto de Sociedades, IVA, etc.

Siempre tendrá un profesional a su disposición en el teléfono
902 345 670



FOIMA S/A[®]

Fabricación de equipos para transporte,
rescate y asistencia

De la Industria, 46
Pol. Ind. Nord-Est
S. Andreu de la Barca
08740 Barcelona



Tel.: 902.36.47.95*
(00.34) 93.682.83.00*
Fax (00.34) 93.682.83.01
foima@foima.com - www.foima.com