

ANInfoEAC

Núm. 17 - PRIMAVERA 2007

ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA

• I JORNADA MADRILEÑA DE AUXILIO EN CARRETERA

- Amplio trabajo de la Guardia Civil de Tráfico dirigido a los socios de ANEAC y FENEAC



Entrevista con el responsable de vehículos pesados



• Toda la información sobre ANEAC y FENEAC



CARROCERÍAS Y REMOLQUES PERAGÓN, S.L.



Unidad de asistencia

QUIÉNES SOMOS:

Carrocerías y Remolques Peragón, S.L. es una empresa situada en la comunidad de Andalucía, en la provincia de Jaen, ubicados en la Autovía Bailén-Motril con acceso a pie de autovía.

Somos un grupo de empresas con más de 200 empleados, disponiendo en conjunto de más de 40.000 metros cuadrados para la fabricación de carrocerías industriales, dedicando 4.500 metros cuadrados para la fabricación de carrocerías y grúas para la asistencia en carretera y con la nueva creación del nuevo polígono industrial de Jaén, tenemos terrenos para nuevas ampliaciones.

Disponemos de una unidad de asistencia para nuestros clientes.

Contamos con un equipo técnico y comercial cualificado para prestar la mejor atención que todo cliente se merece.

Carrozamos para todas las compañías: MAPFRE, RACC, ASITUR, RACE, etc.

Estamos certificados con la norma ISO 9001:2000. Todos estos motivos hacen que las empresas del sector cuenten con nosotros.

DÓNDE ESTAMOS:

CARRETERA. BAILEN-MOTRIL KM. 29
23009-JAEN

Teléfono: 953 28 12 38

Fax: 953 28 14 27

Web: www.carroceriasperagon.com

E-mail: info@carroceriasperagon.com





- CARTA PRESIDENTE 2
- ASAMBLEA AMEAC 4
- I JORNADAS MADRILEÑAS DE AUXILIO DE CARRETERA 9
- ENCABO: LA CALIDAD DE SUS PRODUCTOS SU GARANTÍA 18
- ACTUALIDAD ANEAC-FENEAC
 - Nueva orden de módulos 22
 - FENEAC 28
- AUTONOMÍAS
 - Extremadura 36
- OPINIÓN
 - Entrevista con el Responsable de Pesados de ANEAC 40
- AUTONOMÍAS
 - Valencia 45
- FENEAC
 - José Asterio Sáez, Presidente de AGRAC, asociación miembro de FENEAC 48
- MERCADO 52

RELACIÓN DE EMPRESAS ANUNCIANTES

Empresa	Actividad	Página
Peragón	Fabricación de grúas y carrocerías	Int. Portada
Mycsa Mulder	Vehículos para salvamento y rescate	3
Tarso	Mandos a distancia para grúas	7
Encabo	Fabricación de grúas	17
Truck Suite	Gestión integral para empresas	21
Isuzu	Vehículos carrozables	23
Aguilera e Hijos	Multicentro del automóvil	25
Eurogrúas	Grúas rescate	27
Grúas Sant Jordi	Asistencia, compra-venta, reciclaje	31
Neeb	Ideas para rescate	35
Implementos	Complementos y material profesional	37
Casal	Descontaminación de vehículos	39
Copel	Correduría de seguros	42
IDX	Soluciones informáticas	47
Moncar Europa	Especialistas en remolques	51
Narros	Fabricación de grúas y carrocerías	Int. Contra
Foima	Fabricación de grúas	Contra.

Autonomías	Madrid 4
	Extremadura 36
	Valencia 45



Me dirijo a vosotros como siempre con un cariñoso y agradecido saludo. Aprovechando estas líneas para resaltar los logros que, con el esfuerzo de todos, nos van permitiendo avanzar en la consecución de los fines últimos de nuestra Asociación y que no son otros que la mejora de nuestras empresas y que ello resulte igualmente un beneficio para los usuarios de nuestros servicios.

Entre las informaciones de este número es destacable la que reseña la labor de ACEAC Canarias y su Presidente, D. José Luis Tacoronte, hasta conseguir esa disposición del Gobierno canario, que entre todos debemos procurar su extensión a todos los ámbitos geográficos de España. Instaremos a todos los órganos competentes para apostar con todas nuestras energías por que dicha disposición llegue pronto.

También quiero resaltar con satisfacción el peso y la relevancia que van tomando nuestras Asociaciones Autónomas, como el fiel ejemplo de Madrid, que cada día esta cosechando más frutos. AMEAC es un ejemplo a seguir; y la calidad y éxito de su I Jornada Madrileña de Auxilio y Rescate en Carretera ha sentado un precedente en nuestros medios.

Dentro de todo el trabajo que durante estos meses hemos venido realizando, se ha creado en ANEAC el Departamento de Pesados y ahora el de Autónomos, que serán aglutinados en nuestra Asociación y Federación. Siempre son positivas iniciativas que vienen a sumar, ya que de la unión de los más debe salir la fuerza de todos.

Muy a nuestro pesar, este año no pudimos celebrar la Feria Internacional de Auxilio y Rescate en Carretera, por motivos de calendario y ubicación. La dimisión del alcalde de Santa Susana quien tanto apoyo nos brindó, aunando esfuerzos por darnos el mejor sitio en su ciudad, dando vida a tan destacado evento durante tres años consecutivos. No obstante preveemos preparativos para que sea celebrada el próximo año 2008 adelantándonos al verano y celebrándose en primavera.

Estamos asistiendo a cambios vertiginosos en nuestra actividad diaria, como lo ha sido la implantación del tacógrafo; y hemos luchado por conservar las exenciones de las cuales nos beneficiábamos, presentando alegaciones y escritos al Gobierno Español, para que tal disposición no nos afectase. La respuesta no ha sido todo lo positiva que cabía esperar, por lo cual debemos acatar las leyes asumiendo una actitud positiva y proveyendo la instrucción necesaria para su comprensión y utilización, por eso estamos preparando cursos para socios y no socios que deseen saber con plenitud el manejo del mismo. Recordaros que van ligados limitador de velocidad con tacógrafo, y a estos, los tiempos de conducción, que son de obligatoriedad en todo el territorio Español.

RAFAEL MERINO CALDERÓN
PRESIDENTE ANEAC-FENEAC



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.
DIRECCIÓN: Julián Santamarina. 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:

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.



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.

Previo a la inauguración de la Jornada se celebró la Asamblea de AMEAC

I Jornada Madrileña de Auxilio en Carretera



Multitud de grúas pintadas de color amarillo, aparcadas en las inmediaciones de "El Estudiante", indicaban la celebración en dichas instalaciones de la I Jornada Madrileña de Auxilio en Carretera. Se aprovechó la mañana para realizar la Asamblea de AMEAC, después de la misma y con socios llegados de todos los puntos de España, se celebró con gran éxito de asistencia la citada Jornada.

El Presidente de AMEAC, Francisco Salinero, agradeció, en su nombre y en el de la ejecutiva de la Asociación Madrileña, a todos los socios que se acercaron hasta las instalaciones de "El Estudiante". Tras realizar un breve recorrido por la historia de AMEAC,

ANEAC Y FENEAC, explicando las funciones y logros de cada una de ellas, se procedió a solicitar la afiliación a AMEAC de todos los socios presentes en la asamblea, haciéndolo todos ellos por unanimidad. Posteriormente se planteó el primer punto del orden del día:

Explicación de la situación en la que se encuentra AMEAC y actuaciones llevadas a cabo

En este punto, Francisco Salinero habló sobre la preocupación que supone para el sector la utilización del tacógrafo (amplia información en la sección de nuestro abogado, Emilio Domínguez del Valle) y las reuniones que, con-

juntamente con la Asociación Nacional, se están manteniendo con el Ministerio de Fomento.

También habló sobre el limitador de velocidad y las reuniones mantenidas sobre este aspecto con el propio Subdirector de Transportes, Don Alfonso Sánchez y en el Grupo de Trabajo 42, a través del Consejo Superior de Seguridad Vial y Tráfico, donde se pidió formalmente que estuviesen eximidos de su utilización, obteniendo una contestación negativa.

En el Ministerio de Fomento trataron además sobre la urgente regularización que está pidiendo a gritos el sector de Auxilio y rescate en Carretera.



De estos y otros asuntos de interés, dio cumplida y detallada cuenta Francisco Salinero en su intervención.

No quiso pasar por alto la labor que está desarrollando en la ejecutiva de ANEAC, Pilar Bahena, reconociendo y agradeciendo su dedicación y esfuerzo.

El Presidente de AMEAC pidió "ponernos todos el mono de trabajo y velar por los intereses de nuestro gremio", esperando obtener resultados positivos a medio y largo plazo.

Salinero expresó la importancia de las asociaciones. Para ello se refirió a la Constitución Española quien alude en seis artículos al asociacionismo y la importancia que concede a tal hecho: "Debemos tomar conciencia del valor que supone estar asociados". -Concluyó-

Para finalizar este punto, comentó las conversaciones mantenidas con la Dirección General de Tráfico sobre asuntos, como la no obligatoriedad, desde el pasado uno de diciem-

bre, de presentar el último impuesto municipal pagado para dar de baja un vehículo. También está muy avanzado no tener que pagar tasas de tráfico en esos casos. Por último comentó que están buscando la forma legal de eximirnos de responsabilidad para que jurídicamente se puedan entregar estos vehículos a centros de descontaminación homologados, sin ningún perjuicio para nosotros.

Aprobación de cuentas y elección de la Junta Directiva de AMEAC

Las cuentas fueron aprobadas obteniendo todos los votos a favor excepto una abstención.

Posteriormente Francisco Salinero y toda la Junta Directiva de AMEAC dimitieron para que se procediese a votar a los miembros que presidirían y formarían parte de la misma. Durante ese periodo e tiempo, la mesa estuvo presidida por Rafael Crespo, como socio de mayor edad. Se presentó una única candidatura compuesta de la siguiente manera:

- Presidente:
- Francisco Salinero Herrero
- Vicepresidente:
- Francisco Hisado Ramos
- Secretaria:
- Pilar Bahena Trejos
- Tesorera:
- Maribel Herrera Tamaral
- Vocal 1º:
- Isidoro Pascual Mateos
- Vocal 2º:
- Rafael Crespo Casado
- Vocal 3º:
- Francisco Rodríguez Puente

La candidatura fue votada por la casi totalidad de los socios asistentes, ya que solo hubo dos abstenciones.

Tras el discurso de agradecimiento por ser nuevamente elegido Presidente de la Asociación, renovando ilusiones y espíritu de trabajo, alentó a todos los presentes a disfrutar de la jornada y a ser buenos embajadores con el resto de los asistentes, que procedían de diferentes puntos de España, ya que comenzaba la I Jornada Madrileña de Auxilio en Carretera.

Comienza la I Jornada Madrileña de Auxilio en Carretera

Además de numerosos socios de toda España, también acudieron a la I Jornada compañías de asistencia y clubes automovilísticos: Europ Assistance, Línea Directa, Repsol y RACE. Siendo los patrocinadores de la misma: Aguilera e Hijos, Cafetal, Copel, Encabo, Foima y Rasmus. A todos ellos, nuestro agradecimiento desde estas páginas.

La I Jornada Madrileña de Auxilio en Carretera comenzó con la presentación de un interesante estudio llevado a cabo por el Teniente de la Guardia Civil José Luis Vega Poves, acompañado por el también Teniente Juan Carnero y por el Guardia Civil Fernando Ropero Panadero, experto en transporte. La ponencia comenzó con una breve historia de la Guardia Civil y el Auxilio en Carretera, para después ahondar en el procedimiento a seguir para la intervención en caso de avería o accidente de un vehículo en la carretera, así como otros interesantes temas de, que recogemos ampliamente en la página.....

Posteriormente a la ponencia de la Guardia Civil, que fue seguida con gran interés por todos los asistentes, tuvo lugar una espléndida comida que se sirvió en las instalaciones de "El Estudiante".



Ya por la tarde, Carlos Lamarque y Eloy Soria, responsables de Rasmus Marine España, realizaron una exposición de sus productos, en este caso consistentes en unos potentes arrancadores de vehículos y en un innovador y ligero sistema de extinción de incendios.

A continuación, Fernando Gómez y José Martínez, responsables de la correduría de seguros COPEL, explicaron y ofrecieron unos productos específicos para el sector de Auxilio en Carretera. Pólizas ágiles que cubrían cualquier riesgo posible. Todo ello contratado con las más prestigiosas y solventes compañías aseguradoras y por supuesto garantizando un importante ahorro y mejora de primas para los asegurados.

Posteriormente el abogado de la Asociación, Emilio Domínguez del Valle, explicó las diferentes actividades realizadas en nombre de la Asociación y los acuerdos logrados con la Administración. De esto último damos amplia información en la propia sección de nuestro abogado.

Para finalizar la Jornada, que tuvo un gran éxito de participación, los responsables de AMEAC organizaron un bingo, premiando a los ganadores con un jamón y otros embutidos donados por el propio Francisco Salinero. Al término del primer bingo, Eloy Soria, responsable de Rasmus, donó un arrancador de coche dotado de la más alta tecnología, agradeciendo el gesto todos los allí presentes.

En definitiva, la I Jornada Madrileña de Auxilio y Rescate, supuso un gran éxito de asistencia y participación. Quiso hacerse además un llamamiento para la unificación del color de las grúas, para que de esta forma siempre sean reconocidas como vehículos de emergencia. Por ese motivo, el aparcamiento de "El Estudiante" se tiñó de amarillo, el color de multitud de grúas que acudieron al evento, procedentes de todas las partes de España.



EL MANDO AL SERVICIO DE SUS NECESIDADES

TARSO

Mandos a Distancia para múltiples
aplicaciones industriales



Nuevos Modelos TARSO Frecuencia 868 Mhz.



Modelos TL y TLB



Última tecnología
al alcance de su
mano para múltiples
aplicaciones industriales

GRÚAS AMARILLAS

Desde esta Asociación recomendamos e impulsamos pintar las grúas de color amarillo. Estamos obligados desde esta Asociación Madrileña a reducir todos los accidentes de tráfico posibles, para aminorar las escalofriantes cifras de fallecidos y heridos, e inclusive los cuantiosos daños materiales que se vienen produciendo después de las vacaciones de Semana Santa, puentes, fines de semana, operaciones salida, retorno, etc.

Creemos que dotando a las grúas de este color, sin conocer en qué medida, reducimos el riesgo de accidente durante nuestra tarea de rescate y carga de vehículos en las vías transitadas por éstos.

Por otra parte pensamos que la grúa es nuestra gran coraza de acero. Nos protege y nos hace ver como un obstáculo en la calzada. Si a las personas se nos obliga a ponernos un chaleco amarillo limón con bandas reflectantes cuando sufrimos un percance en la vía, por qué no usar la grúa con un color amarillo y bandas reflectantes para que sea nuestro gran chaleco de alta visibilidad, puesto que una grúa es 20 veces más voluminosa que una persona.

Con un solo accidente que se evite de esta forma, sería suficiente o si no que se lo pregunten a quien haya sufrido alguno.

Deberíamos de hacer números del coste que nos supone a lo largo de la vida de un crédito el pintar la cabina de amarillo, puesto que todos sabemos que la plataforma sale del color elegido.

Otro elemento de gran importancia que fundamenta esta elección es el hecho de ser identificados como sector con este color. De esta forma al llegar a un siniestro, tanto por las fuerzas del orden como por el cliente seremos reconocidos de antemano. Imaginemos un camión de bomberos pintado de blanco o de cualquier otro color. Si pretendemos crear un sector, comencemos con que se nos identifique, y un color, es un elemento que contribuye a ello.

Por último, pensamos que es un color que nos aporta neutralidad a la hora de trabajar con cualquier cliente. No conocemos ningún caso en que se nos haya negado asistir a un vehículo con grúa amarilla, por el contrario, lo que desean en estos casos, cuando sufren una avería o siniestro, es que se les atiendan cuanto antes.

AMEAC



Fue presentado durante la celebración de la
I Jornada Madrileña de Auxilio en Carretera

Exhaustivo trabajo

de la

**Agrupación de
Tráfico**

de la Guardia Civil

dirigido

a las empresas de

Auxilio en Carretera



- Causas que conllevan la retirada de vehículos de la vía pública y su depósito.
- ¿Cómo se lleva a efecto la retirada de vehículos de la vía pública y su depósito?
- El papel que juegan las grúas de auxilio en carretera en la seguridad vial.
- Normativa aplicable.
- ¿Cómo debemos actuar?
- Tacógrafo y otros asuntos de interés.

Durante la I Jornada Madrileña de Auxilio en Carretera fue presentado un interesante trabajo realizado por el Teniente de la Guardia Civil José Luis Vega Poves, acompañado por el también Teniente Juan Carnero y por el Guardia Civil Fernando Roper Panadero, experto en transporte. Una breve historia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y sus inicios como Asistencia en Carretera, sirvió de prólogo para adentrarse en temas de sumo interés para todos los socios de ANEAC.

FUNDACIÓN DE LA GUARDIA CIVIL

Cartilla del Guardia Civil redactada en el año 1846

Desde su inicio el Jefe organizador del Cuerpo procuró aconsejar a los individuos del mismo las precauciones más oportunas para que desempeñaran mejor el servicio, no omitió los menores detalles para que prestaran toda la protección y auxilios imaginables á los viajeros á quienes sucediese algún conflicto.

Notables y dignas de que el público las conozca son también las instrucciones siguientes, que siguen cumpliéndose tras haber transcurrido 163 años, de haber sido dictadas:

Siempre que en el curso de sus patrullas encontrare algún carruaje ó carro volcado, ó caballería caída, como no vaya á un servicio determinado en el que por la detención resulte perjuicio, ayudará á los dueños á levantarlos; lo mismo que en cualquiera otra necesidad que observase en los viajeros, les prestará cuantos auxilios necesiten y estén á su alcance.

Igualmente cuando el Guardia Civil en el curso de su servicio encontrare algún viajero perdido, le enseñará el camino del punto á que se dirija, en especial si fuese de noche ó en días de nieve ó tormenta, en que es más fatal á los caminantes su extravío.

FUNDACIÓN DE LA AGRUPACIÓN DE TRÁFICO

La Agrupación de Tráfico nada más fundarse en el año 1959, contó con un servicios de Auxilio en carretera, compuesto por un vehículo todo terreno el cual iba ocupado por dos Guardias Civiles especializados, uno como Conductor Mecánico y el otro como Socorrista.

PRINCIPIOS BÁSICOS DE ACTUACIÓN

El personal que integra la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, realiza su trabajo con dedicación exclusiva al servicio de los ciudadanos bajo dos grandes principios, el de auxilio y el de la prevención.

Competencias del Ministerio del Interior:

- La retirada de los vehículos de la vía fuera de poblado y la baja temporal o definitiva de la circulación de dichos vehículos.
- Al carecer las autoridades de grúas propias, la retirada de vehículos se lleva a efecto sirviéndose de las empresas particulares.

CAUSAS QUE CONLLEVAN LA RETIRADA DE VEHÍCULOS DE LA VÍA PÚBLICA Y SU DEPÓSITO:

- Siempre que constituya peligro, cause graves perturbaciones a la circulación de vehículos o peatones o al funcionamiento de algún servicio público o deteriore el patrimonio público y también cuando puede presumirse racionalmente su abandono.
- En caso de accidente que impida continuar la marcha.
- Cuando haya sido inmovilizado por deficiencias del mismo.
- Cuando inmovilizado un vehículo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 67.1, párrafo tercero, el infractor persistiere en su negativa a depositar o garantizar el pago del importe de la multa.
- Cuando un vehículo permanezca estacionado en los carriles o partes de las vías reservados exclusivamente para la circulación o para el servicio de determinados usuarios.
- Cuando procediendo legalmente la inmovilización del vehículo no hubiere lugar adecuado para practicar la misma sin obstaculizar la circulación de vehículos o personas.



pie de foto

¿CÓMO SE LLEVA A EFECTO LA RETIRADA DE VEHÍCULOS DE LA VÍA PÚBLICA Y SU DEPÓSITO?

Empleando grúas de las empresas privadas de las que se sabe que pueden operar "legalmente" en el sector del auxilio y rescate en carretera.

ELECCIÓN DE GRÚA PRELACIÓN EN SITUACIÓN NORMAL

1. La asistencia que posea el interesado.
2. Si no posee asistencia, libre elección según relación de asistencias.
3. La que se encuentre en el lugar de hechos o la más cercana.

PRELACIÓN EN SITUACIÓN DE URGENCIA

- La primera grúa idónea que llegue al lugar de los hechos.



EL PAPEL QUE JUEGAN GRÚAS DE AUXILIO EN CARRETERA EN LA SEGURIDAD VIAL

Cabe en este punto destacar el servicio que las empresas de grúas de auxilios en carretera prestan a los automovilistas, ya que gracias a ellos y a su profesionalidad, rapidez de actuación, y medios modernos con los que cuentan inciden muy positivamente en la minoración de las incidencias que se producen en la red viaria.

Todos los servicios que se reúnen en torno a un incidente o accidente en la red viaria tienen su importancia, y el mal funcionamiento de uno puede suponer un riesgo a la seguridad vial de hay la importancia de que los servicios de retirada de vehículos y rescate intervengan eficientemente en la labor que tienen asignada.

COLABORACIÓN CON LOS AGENTES DE VIGILANCIA DEL TRÁFICO

Sin duda esta actitud potencia la seguridad vial, ya que son más ojos los que están atentos a cualquier incidencia que se pueda producir.

Cabe también destacar la comunicación que de estas incidencias hacen los profesionales de las grúas tanto a los COTAS de la Agrupación de Tráfico como a los servicios de protección civil (112) o a los propios centros de gestión del Tráfico.

CONCIENCIACIÓN DE LA IMPORTANCIA DE LA ACTUACIÓN DE LAS GRUAS PARA EVITAR ACCIDENTES FUTUROS.

- No pueden cuantificarse las vidas que una rápida y profesional actuación de todos los llamados a participar en un accidente de circulación pueden salvar a lo largo del año.
- Si podemos saber los accidentes de circulación que tienen lugar y los auxilios que se prestan en las vías cuya vigilancia nos corresponde, de estos en un 90% necesitamos la colaboración y ensalzo "COLABORACIÓN" porque para nosotros y me refiero a la Guardia Civil recibimos una ayuda inestimable de estos trabajadores sin horario, para los cuales no existe la tarde o la noche, los sábados los festivos y les puedo asegurar que la Guardia Civil sabe cuantificar ese sacrificio. Ya que lo sigue padeciendo en si misma desde su creación.



- Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de marzo, texto articulado de la L.S.V, reformado por Ley 19/2001 Ley 62/2003 Ley 17/2005.
- Real Decreto 1428/03, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.
- Protocolo sobre coordinación de actuaciones ante incidencia en la red de carreteras del Estado, entre la DGT y la DGC, firmado el 21 de enero del año 2002.
- Real Decreto 2822/1998 Rgto. Gral de Vehículos.
- Real Decreto 772/1997 Rgto. Gral de Conductores.
 1. Legislación medioambiental (residuos).
 2. Ley 10/1998 (ESTADO ESPAÑOL)
 3. Ley 5/2003 (Comunidad de Madrid).
 4. Ley 11/1999 Ley Bases Régimen Local adaptado a LSV.



¿CÓMO DEBEMOS ACTUAR?

Los vehículos de auxilio en carretera no son vehículos prioritarios, y por lo tanto durante la prestación de sus servicios no están acogidos al régimen especial que la Ley reserva a los mismos.

La Ley considera como vehículos prioritarios cuando circulen en régimen de urgencia a los siguientes:

- Policía,
- extinción de incendios,
- protección civil y salvamento,
- o de asistencia sanitaria

De lo anterior se desprende que su modo de circular y su comportamiento incluso en la prestación de su peculiar servicio, debe regirse por las normas generales de comportamiento en la circulación al igual que cualesquiera otros usuarios de las vías públicas.

No obstante, deben tenerse en cuenta determinados factores que le influyen por razón del específico servicio que prestan en la vía pública, como profesionales del auxilio en la carretera.

SEGURIDAD EN EL TRABAJO



Caso I

Vehículo averiado y accidentado en el carril izquierdo y circulación por el resto de carriles a velocidad permitida.

Pararse fuera de la calzada en el lado derecho de la misma dejando libre la parte transitable del arcén y esperar la llegada de los agentes de la autoridad únicos autorizados para efectuar un corte de la vía y rescatar el vehículo. Avisar a la autoridad o a sus agentes.

Art. 5.6 RGC.

La detención, parada o estacionamiento de los vehículos destinados a los servicios de asistencia mecánica deberá efectuarse de forma que no cree un nuevo peligro, y donde cause menor obstáculo a la circulación.

Caso 2

Dirigirse a prestar un servicio cuando la vía está colapsada, y no se puede avanzar.

El vehículo grúa no tiene la consideración de prioritario y su modo de circulación tiene que ser igual que la de cualquier vehículo. La señalización que portan (V-2) sólo sirve para indicar su situación a los demás usuarios. No presta un servicio de urgencia.



Caso 3

Prestación de un servicio, no hay presente policía, hay heridos, daños en la vía y en la señalización. ¿Qué hacer?

Avisar a la autoridad o a sus agentes.

Art. 129 RGC.

Caso 4

Llegada a un servicio hay ambulancia. Bomberos, Guardia Civil. ¿Cómo actuar?

Procurar en todo momento la menor afectación posible sobre el resto de la circulación, ocupando el mínimo posible de la calzada y siguiendo en todo momento las instrucciones de la autoridad o sus agentes.

Caso 5

¿Cómo situar a los asegurados para su seguridad, y que no sufran un accidente?

Debe situarse el vehículo lo más alejado posible de la calzada. Los ocupantes del vehículo no deben deambular por la calzada. El conductor del vehículo debe hacer uso del chaleco reflectante que es obligatorio.

Caso 6

Llegamos a un accidente y no hay presencia policial, cómo debemos ubicar el vehículo grúa para evitar accidentes en la cola de retención.

Pararse fuera de la calzada en el lado derecho de la misma dejando libre la parte transitable del arcén y esperar la llegada de los agentes de la autoridad. Pueden utilizar señal V-2 únicamente para señalar su presencia. Su razón de ser no es señalar colas de retención. Avisar a la autoridad o sus agentes.

Caso 7

Nos solicitan reparar un vehículo en la vía interurbana ¿podemos hacerlo?

- No, ya que el vehículo debe retirarse de la vía en el menor tiempo posible.
- Sí, para una avería de emergencia que posibilite su ulterior traslado.

Caso 8

¿Cómo situar la grúa?

Delante del averiado, ya que esta maniobra ahorrará otra posterior en caso de cargarlo.

Caso 9

Vehículo industrial, con carga ¿se puede retirar a lugar seguro, circulando la grúa con exceso de peso?

- La descarga, debe realizarse fuera de la vía. Artículo 16 RGC).
- No se puede circular con exceso de peso, a esta norma no hay excepción.

Caso 10

Si el vehículo supera la altura permitida, y al no ser carga indivisible, qué debemos hacer para retirarlo de la vía y posterior traslado.

- Un vehículo es carga indivisible, puede trasladarse con hasta 4,50 m de altura. Instrucción DGT 04/S-75, V-57 de la Dirección General de Tráfico.
- En caso de sobrepasar esta altura proveerse de una autorización complementaria de circulación (validez 2 años).



Caso II

Se nos ordena la retirada del vehículo y su posterior depósito.

¿Qué debemos hacer para su posterior destrucción, según la Ley medioambiental?

¿Cómo cobrar la retirada y el depósito?

¿Existe una partida ministerial para tales fines?

¿Qué debemos hacer para su posterior destrucción, según la Ley medioambiental?

- Localizar al titular del vehículo, ponerse en contacto con el y requerirle para que abone los gastos de grúa y depósito y retire el vehículo.
- Si no los abona, que se manifieste sobre el destino que piensa dar al vehículo, y ceda la titularidad del mismo o facilite su firma para desprenderse del vehículo y darle el tratamiento en su caso como residuo sólido urbano.
- Caso contrario a todo lo expuesto y transcurrido más de 2 meses y 15 días naturales desde que se efectuó el depósito proceder a solicitar la baja del vehículo considerándolo un residuo urbano.

¿Cómo cobrar la retirada y el depósito?

- Salvo en caso de sustracción u otras formas de utilización del vehículo en contra de la voluntad de su titular, debidamente justificadas, los gastos que se originen como consecuencia de la retirada a la que se refiere el número anterior, serán por cuenta del titular, que deberá abonarlos o garantizar su pago

como requisito previo a la devolución del vehículo, sin perjuicio del derecho de recurso que le asiste y de la posibilidad de repercutirlos sobre el responsable del accidente, del abandono del vehículo o de la infracción que haya dado lugar a la retirada.

- Para cobrar en primera instancia deberá ponerse en contacto con el titular del vehículo.
- Caso de no localizar al titular del vehículo o no querer abonar los gastos, se procederá de la forma siguiente:
 - Emitir factura conformada de los gastos de retirada (no del depósito).
 - Entregar factura a la Unidad de la ATGC actuante para que fundamentada y justificada la retirada del vehículo, sea finalmente remitida a la JPT.

¿Existe partida ministerial a estos efectos?

- NO, existe partida económica destinada específicamente a estas circunstancias, que tengamos conocimiento.

Caso 12

Infracciones que pueden cometerse en el desarrollo de un trabajo de auxilio y rescate de un vehículo.

Art. 5. No ocupar el mínimo posible de la calzada en el curso del rescate de un vehículo.

Art. 9. Transportar en el vehículo reseñado un número de personas superior al de plazas autorizadas.

Art. 10. Transportar personas en un vehículo en emplazamiento distinto al destinado y acondicionado para ellas.

Art. 14. Circular con el vehículo reseñado cuya carga puede caer sobre la vía a causa del indebido acondicionamiento de la misma.

Art. 14. Transportar un vehículo de forma que se oculten los dispositivos de alumbrado o de señalización luminosa, las placas o distintivos obligatorios o las advertencias manuales de sus conductores.

Art. 15. No señalizar reglamentariamente la carga que sobresale longitudinalmente del vehículo reseñado.

Art. 16. Efectuar tareas de carga y descarga en la vía (salvo excepciones).

Art. 68. No situarse en el lugar señalado por los agentes de la autoridad (en relación con el art. 5.4 del presente Reglamento).

Art. 71. Utilizar la señal luminosa V-2 sin justificación.

Art. 113. No advertir la presencia del vehículo reseñado con la señal luminosa especial ni con el alum-



brado específicamente determinado para tal vehículo

Art. 117. No utilizar cinturones de seguridad y SRH para menores de 3 años ("ojo" no pueden viajar si no están provistos de SRH).

Art. 120. Exceso en los tiempos de conducción y la minoración en los tiempos de descanso establecidos en la normativa sobre transportes terrestres (> al 50%).

Art. 143. No obedecer las órdenes del Agente de circulación.

Art. 18 Conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido

Utilizar durante la conducción dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

REGLAMENTO GENERAL DE VEHÍCULOS

Art.14 RGV. Exceder de dimensiones, careciendo de autorización complementaria de circulación.

Art. 18. No llevar instalada la señal indicadora de vehículo largo, cuando el vehículo o conjunto exceda de 12 m de longitud.

Reglamento General de Vehículos. Transporte especial.

Art. 16. No señalizar reglamentariamente la carga que sobresale lateralmente del gálibo del vehículo reseñado.

RESTRICCIONES TRÁFICO 2007 NOVEDAD RESPECTO A RESOLUCIONES DE AÑOS ANTERIORES

- No serán de aplicación a las grúas que realicen labores de asistencia a vehículos averiados o accidentados, en el lugar del suceso o en el traslado al punto más próximo a aquel donde pueda quedar depositado y el regreso en vacío.
- En el caso de otro tipo de siniestro que requiera la urgente e inmediata presencia de estos vehículos en el lugar del suceso, comunicarán a la Dirección General de Tráfico o al Centro de Gestión de Tráfico de la zona afectada, los vehículos y sus características, así como el itinerario que seguirán desde su origen hasta el lugar de destino.



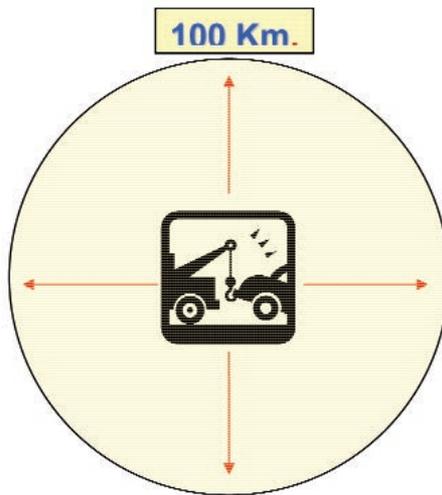


MASA MÁXIMA AUTORIZADA DE UN VEHÍCULO GRUA ARRASTRANDO UN VEHÍCULO AUTOMOVIL (NO REMOLQUE)

El vehículo arrastrado no es remolque ni semiremolque, sino un camión y su masa máxima autorizada nos la da directamente el permiso de circulación del vehículo grúa.

Para determinar la Masa máxima autorizada del conjunto tractor más remolque deberemos calcularla empleando la fórmula siguiente:

$MMC = MMA + MMR$ del vehículo tractor



TACÓGRAFO

SITUACIÓN ACTUAL

- En la actualidad y desde el año 1985, los vehículos especializados en “reparación de averías” entre los que se encuentran comprendidos aquellos destinados a ser utilizados prioritariamente para retirar vehículos que acaban de sufrir un accidente o una avería cualquier que sea el uso que del mismo se haga, están exentos de la obligación de instalar y utilizar aparato tacógrafo.

SITUACIÓN A PARTIR DEL 11 DE ABRIL DE 2007

- La EXENCIÓN DE TACÓGRAFO sólo lo será para aquellos vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros alrededor de su centro de explotación.

ESTADÍSTICAS ACCIDENTES AÑO 2006

UNIDAD	ACCIDENTES
Dto. Madrid	1517
Dto. Especial	566
Dto. Barajas	1016
Dto. Villalba	957
Dto. Buitrago	551
TT. SUB. M. NORTE	4607

ESTADÍSTICAS ACCIDENTES AÑO 2006

UNIDAD	ACCIDENTES
Dto.Dto. Valdemoro	1121
Dto. Arganda del Rey	1297
Dto. Leganés	2402
Dto. Móstoles	1350
TT. SUB. M. SUR	6170

Total de accidentes ocurridos en la demarcación territorial del Sector de Tráfico de la Guardia Civil de Madrid:

10.777 de los cuales se estima que aproximadamente 9.000 han necesitado servicios de grúa.

EMPRESA CERTIFICADA:
ISO 9001:2000 con nº certificado: 68504
ISO 14001-2004 con nº certificado 853/MA10/03



PLATAFORMA PORTAVEHÍCULOS
DOBLE PISO CON PALA



PLATAFORMA DE DOBLE PISO



PLATAFORMA METÁLICA CON PALA



PLATAFORMA CON PLUMA



PLATAFORMA DE ALUMINIO

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

Cl. 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



Carrocerías y Volquetes

ENCABO:

**La calidad de sus
productos su mejor garantía**

Volquetes y Carrocerías Encabo es una empresa familiar fundada por el padre de José Luis y Juan Encabo, actuales propietarios de la empresa, en 1958. De unas instalaciones iniciales en la Plaza de Castilla de Madrid, se trasladaron a Alcobendas y, desde hace 18 años se encuentran en unas modernas y amplias instalaciones en la localidad madrileña de Fuente el Saz.

Principalmente fabrican porta-vehículos con las características que eligen los propios clientes, como si se tratara de "un traje a medida".

Están incorporando muchas mejoras en las plataformas, rebajando el peso de las mismas y teniendo una gran variedad de productos: de doble piso; con palas, etc., adaptándose a cualquier tipo de vehículo del mercado.

Las mejoras están enfocadas en varios puntos, como la reducción de peso, siempre con materiales

de la más alta calidad. Actualmente trabajan principalmente con aleaciones de aluminio, en vehículos ligeros reducen cerca de 400 kilos de peso. El aluminio encarece algo el precio, pero su resistencia y durabilidad es mayor que el acero.

Cabe destacar el servicio post venta que ofrecen en sus talleres Carrocerías y Volquetes Encabo. El cliente mira mucho que le atiendan en condiciones óptimas y eso lo tiene garantizado en esta moderna empresa.

La empresa actualmente está dirigida por los hermanos José Luis y Juan Encabo, siendo el primero responsable del área de clientes y el segundo de la fabricación de las grúas.

Aunque como anteriormente indicamos, la principal actividad es la fabricación de portavehículos, también construyen plataformas para transportes especiales, como por ejemplo casas y maquinaria pesada.

Actualmente están fabricando sus productos, además de para España, para Portugal, Francia y Reino Unido. De momento no tienen previsto instalarse en otros países.

Cabe destacar el servicio post-venta que ofrecen en sus propios talleres

Las instalaciones de Carrocerías y Volquetes Encabo, tienen 8000 metros en su totalidad, 3500 corresponderían a la nave de fabricación y montaje y el resto está dedicado a campa, donde aguardan los vehículos ya montados para su recogida o entrega.





Para la elaboración de las plataformas y el resto de productos que fabrican, utilizan la más moderna maquinaria. Ellos mismos transforman el acero y el aluminio, cortándolo, doblándolo y soldándolo, hasta obtener el resultado óptimo que caracteriza a sus productos.

Lo que más miran es la calidad en la terminación del producto y que el cliente quede plenamente satisfecho

La plantilla la componen veintiún trabajadores, 18 en el taller y tres en oficinas.

Lo que más miran es la calidad en la terminación del producto y que el cliente quede plenamente satisfecho, adaptándose muchas veces a las transformaciones concretas que el propio cliente quiere para su vehículo.

La fabricación es de aproximadamente trescientas plataformas portavehículos al año, dirigidas a vehículos que van desde las tres a las quince toneladas.

El precio es además competitivo, por ejemplo la adaptación en

aluminio para un vehículo tipo Nissan Cabstar, costaría alrededor de 12000 euros.

Volquetes y Carrocerías Encabo, viene manteniendo una estrecha relación con ANEAC, encontrándose muchos de sus asociados entre sus clientes. José Luis Encabo y su hermano Juan destacan la magnífica labor que la Asociación desarrolla en beneficio de los usuarios: *"Estamos a disposición de ANEAC para lo que precisen"*. -Comentó José Luis Encabo.



Desde agosto de 2004, Encabo S.A. se encuentra certificada bajo la rigurosa normativa de calidad internacional ISO 9001:2000

Para cualquier consulta o ampliación de esta información pueden visitar su página web:

www.carroceriasencabo.com



truck suite

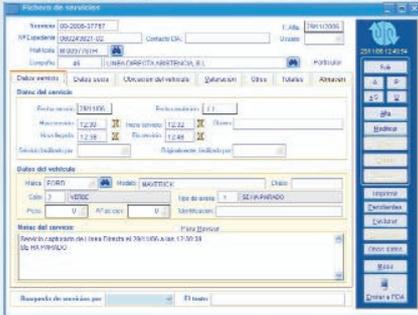
GESTIÓN INTEGRAL PARA EMPRESAS DE ASISTENCIA EN CARRETERA

**AUMENTE LA PRODUCTIVIDAD DE SU EMPRESA Y DE SUS VEHÍCULOS
MÁS DE 15 AÑOS DE EXPERIENCIA NOS AVALAN**

Con Truck Suite le ofrecemos:

- ✓ Sistema de gestión y facturación de servicios
- ✓ Sistema de localización de vehículos por GPS y envío de servicios a pda's
- ✓ Sistema de captura de servicios desde las compañías
- ✓ Sistema de mensajería SMS
- ✓ Visualización de los vehículos por Internet

Truck Suite



Gestione los servicios y la facturación a las compañías y envíe los servicios a las pda's con un solo click.

Truck Suite GPS



Controle la posición y estado de todos sus vehículos en tiempo real. Manténgase comunicado con sus conductores usando el sistema integrado de mensajería.

Truck Suite Web



Reciba de forma automática los servicios de las compañías por internet.

Truck Suite PDA



Proporcione este sencillo sistema al conductor con software de navegación.



Vehículo averiado

Inicio del servicio

El conductor solicita a la compañía un servicio de asistencia. La compañía receptiona el servicio y lo asigna a su empresa



Compañía de asistencia



Central de asistencia

Recepción del servicio

El servicio es recibido por teléfono o por Truck Suite Web y dado de alta en el sistema de gestión Truck Suite

Envío del servicio a la grúa

El servicio es enviado directamente desde Truck Suite a la Pda del grúa. Este lo recibe y lo procesa directamente en la Pda. Una vez que el servicio es aceptado, la Pda manda un mensaje SMS al conductor del vehículo. Con este sistema se actualizan de forma automática los datos del servicio: horas de inicio, recogida y fin, kilómetros recorridos, patrullero que realiza el servicio y destino del vehículo.



Grúa con PDA

TENEMOS TODO LO QUE UNA EMPRESA DE ASISTENCIA EN CARRETERA NECESITA



Sección coordinada por
Emilio Domínguez del Valle,
Abogado de ANEAC-FENEAC

Al día

NUEVA ORDEN DE MÓDULOS

Publicada el 31/3/07 la ORDEN EHA/804/2007, de 30 de marzo, por la que se desarrollan para el año 2007, el método de estimación objetiva del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y el régimen especial simplificado del Impuesto sobre el Valor Añadido, más conocida como ORDEN DE MÓDULOS PARA 2007 y que entrará en vigor el día 1/4/07.

La Orden de "módulos" continúa con la estructura de las anteriores al mantener las mismas cuantías de los módulos de 2006 y los mismos porcentajes para los pagos fraccionados en I.R.P.F. y el porcentaje para determinar las cuotas trimestrales de I.V.A.

Sus principales modificaciones respecto a 2006 son respecto a los límites cuantitativos para poder acogerse al régimen de módulos:

- Volumen de ingresos del conjunto de todas las actividades, pasa a ser de 450.000 euros anuales. Se añade, que deberán computarse no solo las operaciones correspondientes a las actividades económicas desarrolladas por el contribuyente, sino también las correspondientes a las desarrolladas por el cónyuge, descendientes y ascendientes, en las que concurren las siguientes circunstancias:

– Que las actividades económi-

cas desarrolladas sean idénticas o similares.

– Que exista una dirección común de tales actividades, compartiéndose medios personales o materiales.

- Volumen de compras en bienes y servicios del conjunto de todas las actividades, pasa a ser de 300.000 euros anuales. Se tendrán en cuenta las obras y servicios subcontratados y se excluirán las adquisiciones de inmovilizado. También se añade para el cómputo las operaciones de las actividades económicas de cónyuge, descendientes y ascendientes.

En el Impuesto Sobre el Valor Añadido se contempla para el transporte lo siguiente:

Para paliar el efecto producido por el precio del gasóleo en el año 2006 (acuerdos de octubre de 2000 y 2005), se establece una reducción para dicho ejercicio de la cuota mínima aplicable en el régimen simplificado, el cual se aplicará en el Resumen Anual del I.V.A.

Porcentajes:

- Transporte urbano colectivo y de viajeros: 1 por 100.
- Transporte por autotaxis: 10 por 100.
- Transporte de mercancías carretera excepto residuos: 10 por 100.

- Servicios de mudanzas: 10 por 100.

Así, solo deberán realizarse las declaraciones sustitutivas del Resumen Anual del I.V.A. 2006 para aquellos transportistas que hayan llegado a la cuota mínima aplicándoles cuando se realizó el cierre el 30%.

Por último se incorpora en definición para la inclusión en el epígrafe 722 de transporte por carretera las actividades relativas a los servicios de mensajería, recadería y reparto de correspondencia, para clarificar la confusión existente en algunas Delegaciones Territoriales de la Agencia Tributaria sobre el encuadramiento de dichas actividades.

Como todos los años, los contribuyentes que desarrollen actividades de las que sea de aplicación el régimen de estimación objetiva en I.R.P.F., y por consiguiente, en el régimen simplificado de I.V.A., y deseen renunciar o revocar su renuncia para el año 2007, dispondrán hasta el 20/4/2007. (No obstante, también se entenderá efectuada la renuncia si se realiza en el plazo reglamentario el pago fraccionado correspondiente al primer trimestre de ejercicio de la actividad mediante el régimen de estimación directa del I.R.P.F. y el régimen general del I.V.A.).



NKR NPR NQR
NUEVA GAMA SERIE N

- Nuevos motores CRD de hasta 190 CV
 Bajo coste de mantenimiento
- Nueva caja de cambios automatizada
- Mas comodidad, menor consumo



NKR (3.500-5.200 kg; 150cv) NPR (3.500-6.200 kg; 150cv) NQR (7.500 kg; 190cv)
 * Modelo de la fotografía Isuzu Serie N NPR
 ** Según Condiciones Cobertura Extra Serie N. Consulte en la Red Oficial Isuzu.



Tecnología Japonesa. Fiabilidad Universal

Tel: 902 157 362

WWW.ISUZU.ES

FINALIZADO EL PROYECTO DE DECRETO QUE TRANSPONE LA DIRECTIVA EUROPEA SOBRE TIEMPOS DE TRABAJO EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA POR EL QUE SE MODIFICARÁ EL REAL DECRETO 1561/1995, DE 21 DE SEPTIEMBRE, SOBRE JORNADAS ESPECIALES DE TRABAJO

Por su pertenencia a la Unión Europea, el Gobierno debía que haber traspuesto al ordenamiento español el contenido de la Directiva europea 2002/15, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera, antes del 13.3.2005

No obstante, los sindicatos UGT y CC.OO y las organizaciones empresariales, principalmente CETM han discutido mucho sobre el contenido del mismo, y sus desavenencias se han prolongado durante más de dos años, por lo que finalmente bajo un precario acuerdo la Dirección General de Trabajo ha elaborado un proyecto de Real Decreto, sobre la base de que la mayor parte del contenido de la Directiva europea se encuentra recogida en una norma española ya vigente como es el Real Decreto 1561/1995, de 21 de Septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

En consecuencia el proyecto de Real Decreto se limitará a modificar dicha norma introduciendo las siguientes novedades:

En materia de tiempos de espera para la carga y descarga del vehículo, se considerará como tiempo de presencia las dos primeras horas y a partir de la tercera hora y siguientes se considerará tiempo de trabajo efectivo, salvo que se conozca de antemano su duración previsible. También se consideran tiempos de presencia los periodos durante los cuales el trabajador acompañe a un vehículo transportado en transbordador o tren, así como los periodos causados por las

prohibiciones de circular; si bien en ambos casos el trabajador deberá conocer de antemano su previsible duración por parte de su empresario, puesto que de lo contrario serán consideradas como tiempo de trabajo efectivo.

Para transportes de largo recorrido principalmente, se considerará tiempo de presencia los periodos en los que uno de los trabajadores que conduce "en equipo" permanezca sentado o acostado en una litera durante la conducción.

Por otro lado, la duración del tiempo de trabajo efectivo de los trabajadores no podrá superar las 48 horas semanales de promedio en cómputo cuatrimestral ni exceder en ningún caso de 60 horas semanales.

Para los trabajadores que realicen trabajo nocturno, su jornada de trabajo diaria no podrá exceder de 10 horas por cada periodo de 24 horas.

En el caso de trabajadores que prestan sus servicios para más de una empresa, en su periodo de trabajo se incluirán todas las horas trabajadas para uno o más empresarios como dentro del periodo considerado, debiendo el empresario solicitar por escrito al trabajador tal información.

A efectos de responsabilidades e inspección, el empresario o empleador será responsable de llevar un registro del tiempo de trabajo de sus trabajadores, el cual conservará durante un plazo de al menos 3 años y deberá facilitar copia del mismo a los trabajadores.

ANTE LAS CONSULTAS REALIZADAS POR ALGUNOS SOCIOS RECORDAMOS LA OBLIGACIÓN DE INSTALAR EL LIMITADOR DE VELOCIDAD EN TODOS LOS VEHÍCULOS DE MASA MÁXIMA AUTORIZADA SUPERIOR A 3,5 TONELADAS QUE EXISTE DESDE LA PUBLICACIÓN DE UNA ORDEN MINISTERIAL DE BOE 3.12.05.

El Real Decreto 2028/1986 de 6 de junio, estableció la obligación de instar limitadores de velocidad en todos los vehículos de más de 12 Toneladas de MMA. La Orden ITC/3518/2004, que adapta al Derecho interno una Directiva comunitaria de 11 de febrero e 2004, modifica el contenido del citado Real Decreto y amplía la obligación de instalar limitadores de velocidad en todos los vehículos de más de 3,5 Toneladas de MMA, por lo que a partir del 1 de enero de 2005, todos los vehículos que se matriculen con más de 3,5 Toneladas de MMA, deben llevar instalados el citado limitador de velocidad.

Para los vehículos que se hubieran matriculado antes del 1 de enero de 2005, se establece los siguientes plazos de adaptación:

- Los vehículos que realicen transporte nacional e internacional, deberán llevar el limitador a partir del 1 de enero de 2006.
- Los vehículos que sólo realicen transporte nacional, deberán llevar el limitador desde del 1 de enero de 2007.

Os recordamos que el limitador debe cortar a 85 km/h para que el vehículo no alcance en ningún caso una velocidad superior a 90 km/h. Modificar la velocidad a la que actúa el limitador, se considerará manipulación constitutiva de una infracción MUY GRAVE (art. 140.10 LOTT).

De igual modo, no llevar instalado el limitador, cuando exista obligación, se califica como infracción MUY GRAVE (art. 140.11 LOTT).

En ambos casos, de conformidad con lo dispuesto en el artículos 143 LOTT, se podrá imponer al titular de la tarjeta de transportes una sanción que puede ir desde los 4.600 a los 6.000 euros y que incluso podrá ser de 18.000 euros, cuando el responsable de dicha infracción ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en la LOTT, en los 12 meses anteriores.

PUBLICADO EL REAL DECRETO 439/2007, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y se modifica el Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 304/2004, de 20 de febrero

INTRODUCE LA OBLIGACIÓN DE RETENCIÓN DEL 1% EN LAS FACTURAS DE LOS TRANSPORTISTAS QUE ESTÉN EN MÓDULOS.

Pasamos a transcribir los artículos del Reglamento de interés a efectos de la retención del 1%.

SECCIÓN 3.ª RENDIMIENTOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Artículo 95.6. *Importe de las retenciones sobre rendimientos de actividades económicas.*

1.º Cuando los rendimientos sean contraprestación de una de las actividades económicas previstas en el número 2.º de este apartado y se determine el rendimiento neto de la misma con arreglo al método de estimación objetiva, se aplicará el tipo de retención del 1 por ciento sobre los ingresos íntegros satisfechos.

2.º Lo dispuesto en este apartado resultará de aplicación respecto de las actividades

económicas clasificadas en los siguientes grupos y epígrafes de la Sección Primera de las Tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas:

I.A.E. Actividad económica

722 Transporte de mercancías por carretera.

3.º No procederá la práctica de la retención prevista en este apartado cuando, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 10 del artículo



COAGASA



MULTICENTRO DEL AUTOMÓVIL

SERVICIO MÓVIL DE REPARACIÓN DE NEUMÁTICOS - 24 HORAS

TURISMOS - FLOTAS DE CAMIONES - INDUSTRIALES

MOTOS - TURISMOS - CAMIONES - INDUSTRIALES

RECAMBIOS TURISMOS Y VEHÍCULOS INDUSTRIALES



Arroyo de la Poza, 10 - Nave 15
Polígono Valtorón
28150 VALDETORRES DE JARAMA
(Madrid)
Tel.: 91 841 42 81 - Fax: 91 841 42 81

RECAMBIOS

Bulevar Salvador Allende, 19
28100 ALCOBENDAS (Madrid)
Tels.: 91 652 78 30 - 91 652 80 56

NEUMÁTICOS - MECÁNICA
LAVADO - engrese - recambios
Ctra. Alcobendas a Barajas, km. 0,5
salida 17, Carretera de Burgos
Tels.: 91 652 86 16 - 91 653 93 36
Fax: 91 652 06 34

TEL.: 91 651 09 85 - FAX: 91 652 06 34 (HORARIO COMERCIAL)

TÉLFONOS A PARTIR DE LAS 20,30 HORAS

91 653 64 91 - 619 014 632 - 91 411 39 98 - 685 166 280 - 91 651 46 88 - 619 014 631

99 de la Ley del Impuesto, el contribuyente que ejerza la actividad económica comunique al pagador que determina el rendimiento neto de la misma con arreglo al **método de estimación directa**, en cualquiera de sus modalidades.

En dichas comunicaciones se hará constar los siguientes datos:

- a) Nombre, apellidos, domicilio fiscal y número de identificación fiscal del comunicante.
- b) Actividad económica que desarrolla de las previstas en el número 2.º anterior, con indicación del epígrafe del Impuesto sobre Actividades Económicas.
- c) Que determina el rendimiento neto de dicha actividad con arreglo al método de estimación directa en cualquiera de sus modalidades.
- d) Fecha y firma del comunicante.
- e) Identificación de la persona o entidad destinataria de dicha comunicación.

Cuando con posterioridad el contribuyente volviera a determinar los rendimientos de dicha actividad con arreglo al método de estimación objetiva, deberá comunicar al pagador tal circunstancia, junto con los datos previstos en las letras a), b), d) y e) anteriores, antes del nacimiento de la obligación de retener.

En todo caso, el pagador quedará obligado a conservar las comunicaciones de datos debidamente firmadas.

4.º El incumplimiento de la obligación de comunicar correctamente los datos



previstos en el número 3.º anterior tendrá las consecuencias tributarias derivadas de lo dispuesto en el artículo 107 de la Ley del Impuesto.

5.º Cuando la renuncia al método de estimación objetiva se produzca en la forma prevista en el artículo 33.1 b) de este Reglamento o en el tercer párrafo del artículo 33.2 del Reglamento del Impuesto sobre el Valor Añadido, aprobado por el Real Decreto 1624/1992, de 29 de diciembre, se entenderá que el contribuyente determina el rendimiento neto de su actividad econó-

mica con arreglo al método de estimación directa a partir de la fecha en la que se presente el correspondiente pago fraccionado por este Impuesto o la declaración-liquidación del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Disposiciones transitorias segunda y sexta. *Retención aplicable a determinadas actividades económicas a las que resulta de aplicación el método de estimación objetiva.*

No procederá la práctica de la retención prevista en el apartado 6 del artículo 95 de este Reglamento hasta el 20 de abril de 2007.

euroGruas

C/ Industria, 21 (P.I. El Pla) - 08980 Sant Feliu de Llobregat (Barcelona)
Tel: 93 685 47 00 - Fax: 93 685 44 74
www.eurogruas.org - e.mail: eurogruas@eurogruas.org

¿Quiere trabajar sin condiciones?



www.hmf.dk



www.omarsspa.it

Gruas Hidráulicas- Gruas de Rescate- Multicontainers



FENEAC

PUBLICADA LA ORDEN DE NUEVO RÉGIMEN JURÍDICO DE AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE EN VIGOR A PARTIR DE 16 DE ABRIL DE 2007

Tras una larga tramitación de la que os hemos ido informando puntualmente, y en la que ha participado activamente FENEAC por su representación el Comité Nacional de Transportes por Carretera en el día de ayer, 28 de marzo de 2007, se ha publicado en el BOE la Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera.

Entrada en vigor: Según dispone la Disposición Final Segunda, entrará en vigor a partir del 16 de Abril de 2007, lo que significa que todas las solicitudes de gestión de las autorizaciones de transporte que se presenten por Registro a partir de dicha fecha, se tramitarán de acuerdo con lo dispuesto en esta norma.

Esta orden tiene por objeto, regular el régimen jurídico de obtención y uso de las autorizaciones de transporte de mercancías. A continuación destacamos las principales novedades que incorpora la norma:

1. Tipos de autorizaciones (art. 4): Se expedirá una autorización de empresa, y tantas copias certificadas como vehículos disponga la empresa autorizada (es el mismo sistema que las actuales licencias comunitarias). Clases de autorizaciones:

MDP à autorizaciones de transporte público que autorización. Para realizar cualquier tipo de transporte público de mercancías sin limitación de ámbito territorial alguno.

MDL à autorizaciones de transporte público que sólo autorizan a realizar transporte público con vehículos ligeros.

MPC à tarjetas de transporte privado complementario.

Las tarjetas expedidas en la actualidad son válidas, no siendo necesaria su sustitución. No obstante, con motivo de cualquier variación de los datos que figuran en la tarjeta o en próximo visado la Administración expedirá las nuevas tarjetas de empresa.

2. Ámbito de las autorizaciones (art. 6): Todas las autorizaciones que se otorguen a partir del 16 de Abril de 2007, no tendrán limitaciones respecto a su radio de acción => habilitarán para realizar transporte nacional.

3. Número mínimo de conductores (art. 10): Los titulares de autorizaciones de transporte deberán disponer durante al menos 6 meses completos en cada año natural, de un número de conductores igual o superior al 80 por ciento del número de vehículos de que disponga la empresa.

El artículo 18 señala que cuando la Administración compruebe el incumplimiento del número mínimo de conductores, se procederá a dejar en suspenso las autorizaciones de transporte necesarias para regularizar la situación.

EXCEPTO PARA NUESTRO SECTOR DONDE SE HA ESTABLECIDO GRACIAS A LA INTERVENCIÓN DE FENEAC EN EL COMITÉ NACIONAL DE TRANSPORTES POR CARRETERA QUE:

Disposición adicional cuarta. Vehículos-grúa especialmente acondicionados para el arrastre de vehículos averiados.

En el cómputo del número de conductores de que ha de disponer la empresa, a efectos del cumplimiento de lo previsto en la letra i) del artículo 10 y en la letra e) del artículo 30, así como para la obtención de nuevas autorizaciones o nuevas copias certificadas de una autorización, no se computarán aquellas copias respecto de las cuales su titular acredite que se encuentran referidas a vehículos-grúa especialmente acondicionados para el transporte y arrastre de vehículos averiados.

4. Capacitación profesional (art. 12): Respecto a la capacitación, la novedad más significativa es la siguiente:

- Los autónomos que a partir del 16 de Abril inicien la actividad en el transporte de mercancías y soliciten tarjetas de transporte, deberán poseer el título de capacitación profesional à No se les permitirá iniciar la actividad "alquilando" el título. No obstante, como en la actualidad se permitirá que los transportistas autónomos que antes del 16 de Abril estén ejerciendo la actividad de transporte con el título de capacitación de un tercero, "alquilando" el título, se les permitirá continuar en la misma situación.

5. Requisitos para la obtención de la autorización de transporte público por quienes se inicien en la actividad (art. 19): Quien pretenda iniciar la actividad y obtener una autorización de empresa, deberán reunir los siguientes requisitos respecto al **número mínimo de vehículos y antigüedad** de los mismos:

Para solicitar tarjetas **MDP** à **Tres vehículos**, con una antigüedad máxima de **5 meses** (contados desde su primera matriculación) que representen al menos una capacidad de **60 toneladas** de carga útil. Las cabezas tractoras se computarán por la capacidad de arrastre y los Vehículos Grúa con enganche también computarán por su capacidad de arrastre

Para solicitar tarjetas **MDL** à **Un vehículo** con una antigüedad máxima de **5 meses**.

6. Expedición de nuevas tarjetas para quien ya sea titular de una autorización (art. 20) à Se expedirán nuevas tarjetas para ampliación de la flota, cuando el solicitante cumpla los siguientes requisitos:

- Disponer del número mínimo de conductores (80% del número de tarjetas). à Excepto para nuestro Sector en que la citada Disposición Adicional Cuarta establece una excepción al señalar que a los efectos del cálculo del número de conductores, no se computarán aquellas tarjetas respecto de las cuales su titular acredite que se encuentran referidas a **vehículos- grúa especialmente acondicionados para el arrastre de vehículos averiados**.
- Que el **vehículo** para el que se solicita la tarjeta no tenga más de **5 meses de antigüedad**, o que la **antigüedad media de la flota**, incluidos los vehículos

para los que se solicita la autorización **no supere los 6 años**.

No se exigirá el requisito de la antigüedad de los vehículos cuando los vehículos a los que se pretende referir las nuevas tarjetas sean todos los que hasta ese momento se hallaban adscritos a las copias de otra autorización de transporte público o privado complementario, siempre que se acredite la renuncia a dicha autorización por parte de su titular à Para favorecer procesos de concentración empresarial, no se examina la antigüedad de los vehículos, cuando una empresa o empresario compra o adquiere **todos** los vehículos que posea otra empresa o empresario. En este supuesto ni se exige que los vehículos que se adquieren tengan menos de cinco meses, ni que la antigüedad media de la flota no supere los 6 años.

7. Sustitución de los vehículos adscritos a las autorizaciones (art. 22) à La Administración amplía las posibilidades de sustitución del vehículo. Además de la actual que permite sustituir el vehículo adscrito a la tarjeta de transporte por otro vehículo más nuevo (la antigüedad se mide por la fecha de la primera matriculación), se añade la posibilidad de sustituir el vehículo incluso por otro más antiguo, siempre y cuando la antigüedad media de la flota adscrita a la autorización, tomando en cuenta el nuevo vehículo y descontando el que se sustituye, no supere la antigüedad de **6 años**.

Los **transportistas nuevos** que se hayan iniciado en la actividad con tarjetas otorgadas por la Administración (artículo 19) no podrán optar por este último sistema (antigüedad media) hasta que hayan transcurrido tres años.

8. Modificación de las características de los vehículos afectos a las tarjetas de transportes (art. 23) à Cuando se realicen modificaciones de las características del vehículo al que esté referida la copia de la tarjeta de transporte, que afecten a su **Masa Máxima Autorizada** o **capacidad de carga**, será preciso solicitar la modificación de los datos expresados en la tarjeta de transporte.

9. Transmisión de las autorizaciones (art. 26) à Requisitos nuevos:

Que el adquirente no sea previamente titular de una autorización de transporte igual a la que pretende adquirir y cumpla todos los requisitos (capacitación, honorabilidad, capacidad económica, obligaciones fiscales y sociales, número mínimo de trabajadores) à Motivo: en caso de que el adquirente de las tarjetas ya tuviera autorizaciones, podría comprar los vehículos de otro transportista que se retire solicitando nuevas tarjetas sin límite de antigüedad de los vehículos (ver el art. 20).

Cuando el adquirente sea una persona física, éste deberá disponer de título de capacitación profesional para el ejercicio de la actividad de transporte.

El adquirente debe renunciar expresamente a rehabilitar cualquier autorización que se encontrase suspendida o en período de rehabilitación.

El cedente debe ser titular de la autorización que pretende transmitir con una antigüedad no inferior a 10 años + no haya reducido el número de tarjetas en los dos últimos años. Excepción: No se aplicará este límite para las transmisiones a favor de los **herederos forzosos**.

Nota: es muy importante tener en cuenta la antigüedad en el caso de la convalidación de tarjetas MDL (ligero) por tarjetas MDP (pesado), y en el supuesto de canjes de tarjetas comarcales y locales por tarjetas nacionales, ya que según se comentará más adelante, *en algunos de estos supuestos* la tarjeta que se expida fruto del canje o la convalidación, se calificará como tarjeta de nueva expedición, y en consecuencia no se podrá transmitir hasta que pasen 10 años.

El cedente debe renunciar expresamente a rehabilitar cualquier copia de la autorización que pretende transmitir que pudiera encontrarse suspendida por cualquier causa.

y que el número de copias en vigor de aquéllas que posee no sea inferior al que tenía dos años antes de la fecha en que se solicita la transmisión

Régimen especial de transmisión a herederos (art. 27):

En caso de fallecimiento del titular de las autorizaciones de transporte, podrá transmitirse las tarjetas a favor de los herederos de forma conjunta, por un plazo máximo de 2 años. Transcurrido dicho plazo, o antes si se produjera la adjudicación hereditaria, deberá transmitirse las autorizaciones a un solo titular.

También podrá realizarse la transmisión de las tarjetas a favor de los herederos forzosos, aun cuando esto no cumplan el requisito de capacitación profesional, en los casos de **muerte, jubilación por edad o incapacidad física o legal de su titular**, pero la validez de las autorizaciones estará condicionada a que los adquirentes cumplan el requisito de capacitación profesional

en el plazo máximo de **un año**. En caso contrario la Administración revocará la autorización. La Administración previa solicitud del interesado podrá prorrogar este plazo por un tiempo máximo suplementario de **seis meses**.

10.- Tarjetas de transporte referidas a vehículos especiales (Disposición Adicional Primera):

Las copias de autorizaciones de transporte referidas a vehículos clasificados en el permiso de circulación como vehículos especiales, únicamente habilitarán para realizar transporte cuando vayan acompañadas de la autorización especial de circulación otorgada por los órganos competentes de regular el tráfico, circunstancia que se deberá hacer constar expresamente en la tarjeta de transporte.

11. Conversión de las tarjetas MDL (ligero) y MPC (privado complementario) en tarjeta de empresa MDP (pesado)

-Disposición Adicional Segunda:

Cuando un transportista que disponga únicamente de tarjetas de transporte público MDL, adquiera o tenga acceso a una tarjeta de transporte MDP (pesado), se anularán las tarjetas MDL y se le expedirán para toda su flota copias de la tarjeta MDP (pesado) a Comprando una tarjeta MDP o consiguiendo de la Administración una tarjeta MDP, el resto de copias de la tarjeta MDL de la que disponga ese empresario, se anularán y se convertirán por tarjetas MDP a En este supuesto, a los efectos de la transmisión (art. 26) la autorización de empresa tendrá la antigüedad de la tarjeta MDP.

En idéntica situación estará el transportista que disponiendo solamente de tarjetas MPC (privado complementario) tenga

acceso a una tarjeta MDP a se expedirán copias de tarjetas MDP para toda su flota, anulando las tarjetas MPC.

Sin embargo, cuando el titular de una tarjeta MPC (privado complementario) adquiera una tarjeta de transporte MDL (ligero), únicamente se le expedirán copias de esta tarjeta MDL para aquellos vehículos que anteriormente se encontraban adscritos a la tarjeta de transporte privado complementario que sean ligeros. El resto de vehículos que, en su caso, se encontrasen adscritos a esta última autorización privada quedarán, en consecuencia, sin habilitación para realizar transporte.

12. Convalidación de las autorizaciones de transporte público de ligeros MDL (Disposición Transitoria Primera). La convalidación se hará del siguiente modo:

- Cuando la empresa sea al menos titular de una tarjeta MDP (pesado), todas sus **autorizaciones de la clase MDL (ligero)** se convalidarán en única autorización de empresa de la clase MDP, que habilitará para realizar transporte con cualquier clase de vehículo y sin limitación de ámbito.

A la nueva autorización resultante de la convalidación, se le atribuirá una antigüedad idéntica a la de la más antigua de las tarjetas de la clase MDP.

- **Cuando la empresa sea exclusivamente titular de autorizaciones de transporte público referidas a vehículos ligeros que sumen una capacidad de carga útil igual o superior a 60 toneladas** a todas sus tarjetas se convalidarán en una única autorización de empresa MDP que habilitará para realizar transporte con cualquier clase de vehículo sin limitación de

COMPRA-VENTA
TRANSPORTE Y
RECICLAJE DE VEHÍCULOS
GESTOR AUTORIZADO VFU
NÚMERO E-899.05



GRUAS SANT JORDI:

"un ejemplo a seguir en la adecuación a la nueva ley de intervención integral de la administración ambiental".





ámbito, de la que se expedirá una copia referida a cada uno de los vehículos a los que se encontraban afectadas las autorizaciones convalidadas à La autorización convalidada tendrá la consideración de autorización de nuevo otorgamiento, y su titular no podrá transmitirla hasta que pasen por lo menos 10 años.

- Cuando la empresa sea exclusivamente titular de autorizaciones referidas a vehículos ligeros cuya capacidad de carga útil no sume 60 toneladas à todas sus tarjetas se convalidarán en una sola autorización habilitante para realizar transporte sólo con vehículos ligeros sin limitación de ámbito (nacional), de la que se expedirá una copia referida a cada uno de los vehículos a los que se encontraban afectadas las autorizaciones convalidadas à En cuanto a la antigüedad, a la nueva autorización se convalidada se le atribui-

rá una antigüedad idéntica a la de la más antigua de las autorizaciones.

13. Convalidación de las tarjetas de transporte privado complementario (Disposición Transitoria segunda) à Cuando una empresa fuese titular simultáneamente de autorizaciones de transporte privado complementario y de transporte público deberá optar, antes de la finalización del plazo para visar las tarjetas de transporte público, por convalidar todas las tarjetas (las públicas y las privadas complementarias) en una única autorización de transporte público o de transporte privado complementario. Si el titular de las tarjetas no ejerciera esta opción, la Administración de oficio convertirá todas las tarjetas en una única autorización de transporte público.

14. Canje de las actuales tarjetas de transporte COMARCALES y LOCALES

(Disposición Transitoria Cuarta) à Los titulares de tarjetas de ámbito comarcal o local referidas a vehículos ligeros o pesados PODRÁN solicitar el canje de sus tarjetas por tarjetas de ámbito NACIONAL.

Es muy importante advertir que en tanto no se produzca el canje de las tarjetas comarcales y locales, sus titulares seguirán estando limitado por su radio de acción comarcal o local, y en consecuencia realizar transporte público fuera de dicho radio sería constitutivo de una infracción muy grave del artículo 140 LOTT que pueda dar lugar a una sanción de 4.601 euros.

El canje de las tarjetas implicará la renuncia de su titular a la rehabilitación de autorizaciones, que en ese momento, se encuen-

tre suspendidas o caducadas por falta de visado.

En este supuesto, los que soliciten el canje de sus tarjetas comarcales y locales, y ya tuvieran una tarjeta MDP Nacional, a la autorización de empresa se les asignará la antigüedad que tuviera la tarjeta MDP Nacional más antigua.

Por el contrario, aquellos que soliciten el canje de sus tarjetas comarcales y locales, sin tener previamente una tarjeta MDP Nacional, a la autorización de empresa MDP Nacional que se les asigne, se considerará como autorización de nueva expedición, y **inconsecuencia no se podrán transmitir hasta que pasen 10 años desde su expedición.**

15. Suspensión de las autorizaciones (Disposición Transitoria quinta) a partir del 16 de Abril de 2007 **no será posible dejar en suspensión tarjetas de transporte.**

Respecto a las tarjetas que estén en suspenso a la entrada en vigor de la norma, su titular deberá **solicitar el levantamiento de dicha suspensión antes del 30 de noviembre de 2008,** o antes si es que el plazo por el que se declaró la suspensión concluyera previamente, en caso contrario perderá su tarjeta de transporte.

16. Procedimientos en tramitación (Disposición Transitoria Sexta):

Los procedimientos relativos a autorizaciones de transporte de mercancías que se hubiesen iniciado antes de la entrada en vigor de esta nueva Orden Ministerial 16.4.07, se seguirán tramitando conforme al régimen jurídico de la anterior Orden Ministerial de 24 de agosto de 1999.

CUADRO DE PRINCIPALES NOVEDADES

- 1.- Se permitirá la **transmisibilidad de las autorizaciones**, siempre que el cedente haya sido titular durante un mínimo de 10 años, y no haya reducido la flota en los 2 últimos años.
- 2.- Sólo se podrá solicitar nuevas tarjetas para **ampliar de flota**, cuando se aporten vehículos nuevos de hasta 5 meses de antigüedad, o la antigüedad media de la flota no supere los 6 años.
- 3.- **Acceso a la profesión:** El titular de la actividad deberá tener **título de capacitación profesional**, y la dimensión mínima de empresa para el transporte pesado (MDP) se fija en tres vehículos con una antigüedad máxima de cinco meses, que han de sumar una MMA total de al menos 60 toneladas para el transporte pesado. En el transporte ligero (MDL), bastará con disponer de un solo vehículo de hasta cinco meses de antigüedad.

Los nuevos transportistas que accedan al sector no podrán reducir su flota durante los tres primeros años, ni sustituir sus vehículos por otros más antiguos o reducir la MMA mínima exigida, durante dicho periodo.

- 4.- **Ámbitos:** A solicitud del interesado las autorizaciones locales y comarcales se convertirán en autorizaciones de ámbito nacional.
- 5.- Se prohibirá la posibilidad de ostentar a la vez autorizaciones de ámbito público y privado.



Sobre la necesidad de que el conductor de la Grúa tenga el permiso de conducir E a la hora de realizar transportes de vehículos con el sistema de pala o cuchara.

La DGT considera obligatorio que el conductor de la Grúa tenga el permiso de conducir E a la hora de realizar transportes de vehículos con el sistema de pala o cuchara y así en principio debéis de considerar que es vuestra obligación que el conductor esté en posesión de esta clase de permiso pues de lo contrario denuncian y acaban sancionando, con los consiguientes costes de recursos y juicios.

No obstante, FENEAC tiene otro criterio pues no consideramos que el vehículo transportado sea un remolque ni un semiremolque, y así lo estamos defendiendo ante tráfico en la nueva modificación de la legislación, si bien entre tanto esta se produzca, no podremos sino recurrir las sanciones con el argumento que exponemos:

FUNDAMENTACIÓN DE FENEAC

En ocasiones los agentes de tráfico denuncian por "conducir un vehículo de motor que arrastra otro vehículo formando un vehículo articulado sin autorización. Permiso clase E." Incluso en casos, señalando en sus observaciones que se "Arrastra un vehículo matrícula X (turismo) que nada más toca el suelo con las ruedas del eje posterior",

Si este transporte se trata de uno realizado por un vehículo grúa de auxilio y rescate en carretera que estaba transportado un vehículo de tara superior a 750 Kg y averiado a través del sistema denominado "pala" o "cuchara", -que hace que el peso transportado no supere en ningún caso el peso de 750Kg- entendemos que el vehículo que ambos conforman (conjunto de vehículos) no es un vehículo

para los que se necesite el permiso de la clase E sino que es suficiente con el permiso de la clase C conforme el artículo 5.1 del Reglamento general de Conductores.

Y ello porque al ir el vehículo arrastrado suspendido sobre un eje, la carga que este supone para el vehículo que realiza la tracción se reparte como mínimo al 50% y tratándose de vehículos que aun superando los 750 kg de tara son turismos, en la inmensa mayoría de los casos, no se superan los 750 kg de carga que sí se amparan en únicamente el carnet C.

Por ello, defenderemos en tráfico y ante las sanciones a asociados, que no puede bajo ningún punto de vista considerarse que el vehículo turismo transportado es un "semiremolque" pues conforme el Reglamento General de Vehículos esto es un "vehículo NO autopulsado diseñado y concebido para ser acoplado a un automóvil, sobre el que reposará parte del mismo transfiriéndole una parte sustancial de su masa" cosa que no tiene nada que ver con un vehículo turismo averiado que se arrastre por una grúa de auxilio y rescate en carretera.

Así, en el peor de los casos nos encontraremos ante un vacío de la legislación sobre tráfico que en NINGUN CASO TRATÁNDOSE DE DERECHO SANCIONADOR puede ser interpretada por analogía o extensión alguna sino que debe ser restrictivo y ajustado al principio de tipicidad, por lo que en tanto no se modifique la norma entendemos que estamos en nuestro derecho de conducir este tipo de vehículos sin el permiso de la clase E.

Como ya sabéis y reiteramos, la DGT no comparte esta opinión por lo que podréis ser sancionados en tanto FENEAC no consiga que el Ministerio del Interior cambie la normativa al respecto.

EL DÍA 11 DE ABRIL ENTRÓ EN VIGOR LA MODIFICACIÓN EN EL REGLAMENTO EUROPEO SOBRE TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

El Reglamento europeo RCEE 561/2006, que fue publicado el año pasado en el mes de abril, establece que entra en vigor el día 11 de abril de 2007, e introduce las siguientes novedades respecto al antiguo Reglamento CE 3820/85 hasta ayer en vigor.

Estas novedades solo habrán de aplicarse en los vehículos que deban utilizar el tacógrafo, que en el caso de Auxilio en Carretera solo habrá de efectuarse cuando se circule fuera de un radio de 100 Km. Desde la sede o base de su empresa, o cuando estando dentro de ese radio conocemos que han solicitado un servicio fuera del mismo, en cuyo caso habrá que usar el tacógrafo desde que se sale a realizar el servicio y hasta que se termine ese servicio.

El nuevo régimen es el siguiente:

1. SISTEMAS DE PAUSAS: el Reglamento establece que tras cuatro horas y media de conducción, el conductor deberá respetar una interrupción de cuarenta y cinco minutos. Dicha interrupción, con el antiguo reglamento 3820/85 era susceptible de sustituirse por interrupciones de quince minutos. El nuevo texto mantiene la pausa de cuarenta y cinco

minutos después de las cuatro horas y media de conducción pero elimina la posibilidad de las tres interrupciones de quince minutos al establecer la posibilidad de realizar sólo dos interrupciones: la primera de 15 minutos y la segunda de 30 minutos.

2. PERIODOS DE DESCANSO DIARIO: se mantienen las 11 horas de descanso ininterrumpido pero se suprime con el nuevo reglamento la posibilidad de fraccionar los descansos diarios en hasta tres períodos separados siempre y cuando se respetasen que uno de dichos períodos fuese de 8 horas. A partir de la entrada en vigor del nuevo Reglamento, los fraccionamientos sólo pueden realizarse en dos

períodos de descanso, el primero de 3 horas y el segundo de 9 horas.

En cuanto al descanso diario en el caso de dos conductores a bordo del vehículo, cada 30 horas cada conductor debe gozar de un descanso diario de 9 horas consecutivas (en el reglamento anterior era de 8 horas). El descanso debe realizarse en litera y con el vehículo parado.

3. DESCANSO SEMANAL: el nuevo texto establece un descanso semanal regular de 45 horas que puede reducirse hasta 24 horas. Al mismo tiempo, el Art. 8.6 establece que en dos semanas consecutivas deberán tomarse al menos dos períodos regulares de 45 horas o un período

regular de 45 horas y uno reducido de 24 horas, es decir, se elimina la posibilidad de tomar descansos semanales reducidos dos semanas consecutivas (24 ó 36 horas) que sí permitía la normativa anterior. La compensación por el período reducido deberá hacerse en bloque antes de la tercera semana.

4. El conductor ha de conservar en su poder y tener a disposición de los agentes inspectores que lo soliciten, las hojas de registro correspondientes a la semana en curso y las de los 15 días anteriores. Sin embargo a partir del 1 de Enero de 2008 tal obligación se ampliará a las hojas registro de la semana en curso y de los 28 días anteriores.



Kit de abrepuertas



ProLux
Partner



Ideas para rescate



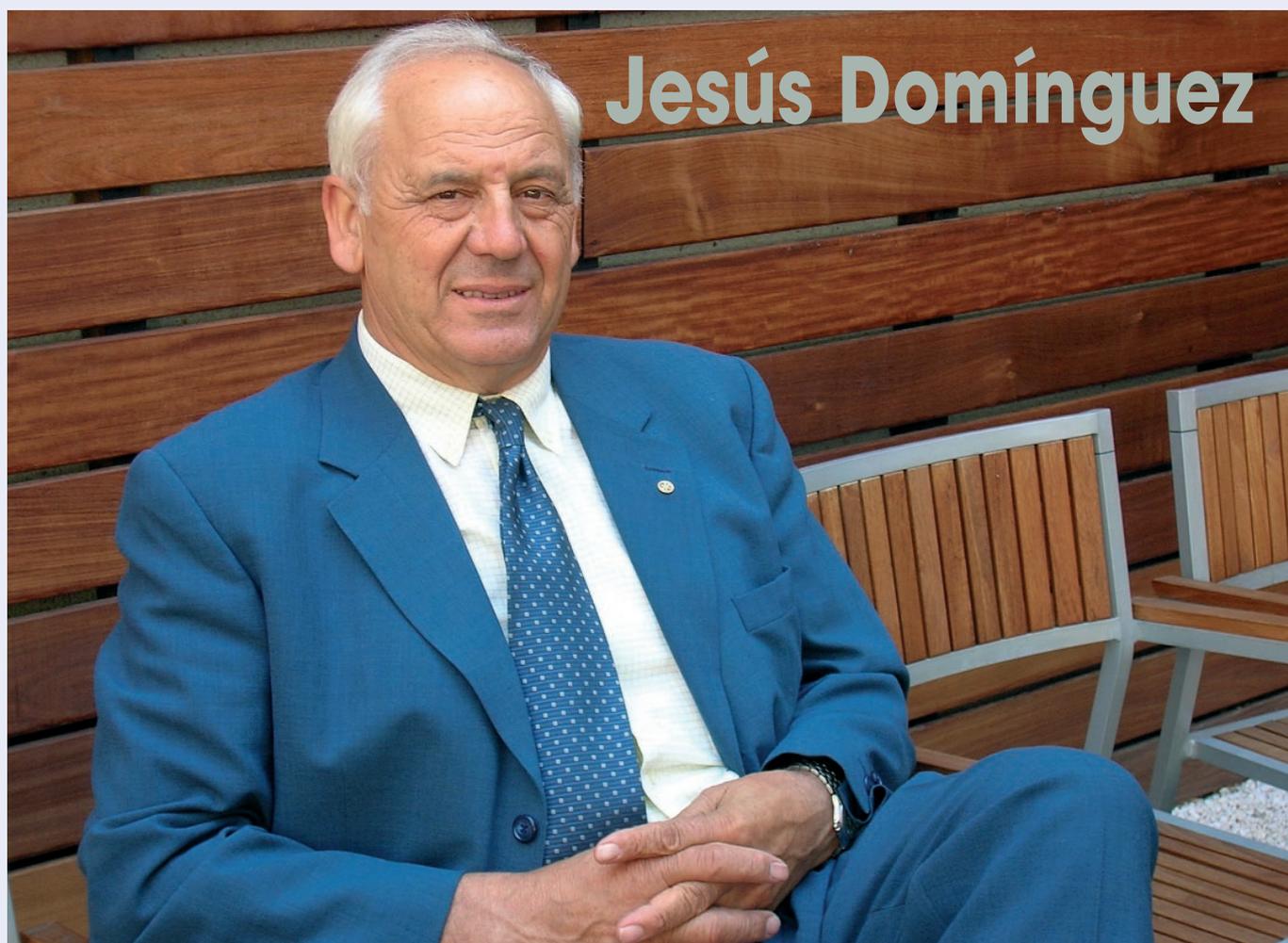
Neeb XXI S. L.

Polígono Industrial Valdeconsejo
Calle Aneto, Parcela 9a Nave 11
E-50410 Cuarte de Huerva (Zaragoza)

Tel. 876 261 162 - Fax 876 261 163

<http://www.neeb-krane.de> - E-mail: chema@neeb-logistica.com

Extremadura



Salvemos vidas

¿ Cuánto vale una vida? Como vicepresidente de Extremadura y aún siendo un tema muy difícil de entender, quiero expresar mi inquietud como la de muchos españoles para que nuestros jóvenes y mayores no caigan en esa trampa, la droga.

Por mi forma de ser, y pensando siempre en salvar vidas, voy a intentar que a través de nuestra

revista podamos divulgar el NO a la droga.

Hace 5 años me propusieron ser vicepresidente de Proyecto Hombre Extremadura, o mejor dicho, de la Asociación de Amigos y Familiares de Proyecto Hombre. Casi todos me conocéis, soy un extremeño loco, que desde que tengo uso de razón estoy intentado mejorar nuestra sociedad en la donación

de sangre, enfermos renales, banco de ojos, Protección Civil, DYA, Rotary, etc. Todas estas asociaciones te dan una serie de satisfacciones morales para continuar trabajando incansablemente por una sociedad más justa. Sin embargo, cuando tocamos temas como la droga te sientes con una cierta impotencia de no poder conseguir mejores frutos, pero con la ayuda de todos sí es posible salir de la



REGALO

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



**CONTROL REMOTO
INALÁMBRICO**

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**



WARN
TODO EN CABRESTANTES

GATO MECÁNICO
JACKALL



Lodax
WIRELESS
SOLUTIONS

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

droga. Antes de conocer Proyecto Hombre, como empresario sufridor de los continuos robos que me acosaban y me acosan, decía que todos los drogadictos tenían que morirse, sin embargo, después de 5 años conviviendo con ellos, y con esa enfermedad que adquieren, deseo que vivan cuanto más mejor. De la droga lo más fácil es entrar en ella, pero también es cierto que se puede salir, siempre con la ayuda de la familia, que hoy por desgracia tampoco se habla de ella. Testimonios ocurridos durante estos 5 años serían innumerables, pero me atrevo a comentar alguno de ellos. Antes de conocer este proyecto tan bonito pensaba por mi desconocimiento, que solo se podían curar los ricos. Sin embargo, este proyecto, por su gran perfección, por no ser político ni religioso, tiene cabida todo enfermo que lo necesite. Viendo actualmente tanta basura de televisión, tanto fútbol, y tan poco tiempo libre, me decidí solicitar al Obispado de Cáceres, (que en ese momento el Obispo Don Ciriaco Benavente, ahora Obispo de la bella ciudad de Albacete, un buen amigo, Obispo sencillo y amigo de todos, y por ser un enamorado de este proyecto y fundador de él en Extremadura), quien me autorizó a dar charlas en las iglesias y en su mayoría de las veces en la propia Homilía de la Santa Misa. Yo, un empresario poco orador en ese foro, intenté a través de mis explicaciones salvar vidas. Y así sucedió, ya que mi intención era dar a conocer este proyecto en la geografía extremeña. Como empresario que soy, mi intención era adquirir clientela para que en el centro de Santa Bárbara, situado en la bella ciudad de Plasencia, estuvieran todos los enfermos que quisieran

rehacer su vida y este centro estuviera siempre al 100% de ocupación.

De los 60 pueblos visitados, como digo anteriormente, anécdotas por doquier. En una ocasión, una madre llorando me dijo, cuando terminé la charla en un pueblo llamado Montánchez, que si yo hubiera estado antes su hijo no hubiera muerto, a lo que le respondí que ojalá el castillo que tiene Montánchez hubiera estado tan cerrado como sus muros para que no hubiera entrado la droga, pero eso es imposible, la droga está en los centros de las ciudades, en los barrios marginales, en cualquier rincón. Los que sois padres y tenéis hijos pequeños, os pediría que habléis con vuestros hijos de la droga con naturalidad y con constancia, ya que igual que antiguamente ocultábamos cuando una persona moría de cáncer, hoy tenemos que hablar de la droga como una conversación normal y corriente. Conozco amigos que se dirigen a mi pidiendo ayuda viéndose en unas situaciones gravísimas económicas y de otra índole. Yo os aconsejo que si conocéis a alguien que quiera curarse de la droga, que se dirija a Proyecto Hombre, que existe en todas las ciudades de España.

Cuando hablo de la droga, a veces, tengo miedo de expresarme por lo delicado que es el tema, es lógico que mi misión no es, ni hablar de curas terapéuticas, ni de curar a nadie, solamente ayudar en lo que puedo a que los familiares salgan de ese pozo profundo para ayudar a sus hijos. Últimamente me comentan, y no lo quiero creer, que también los mayores necesitamos esa ayuda, porque también personas de mi generación necesitan ayuda de esta enfermedad tan moderna,

tan ingrata, en la que es tan fácil entrar y tan difícil salir. Sé, y me consta, que algún padre desearía que su hijo no hubiera nacido y ese hijo suele ser el más bueno, el más cariñoso, pero el más débil, porque en un momento determinado no supo decir NO. Como todos conocéis, Cáceres se hizo famoso hace unos años por la movida en nuestra Ciudad Monumental, sin embargo, gracias a las autoridades esa movida ha disminuido y se han preparado lugares para ello, y yo que frecuento a veces esa movida, veo que se empieza con el cubata, con el porro, etc.

A todos nos ha gustado la marcha pero hay muchas formas de divertirse. Por nuestra profesión de gruístas nos toca ver de todo, y a veces cuando yo era patrullero, y recogía jóvenes con accidente y alcohol, y como padre que soy, me atrevía a darles consejos y explicaciones de cómo habían llegado a ese extremo, con lo bonita que es la vida sin toda esta basura que es la droga, droga que sirve para enriquecer a algunos y arruinar y matar a otros. Amigos, compañeros y lectores en general, **entre todos de la droga se puede salir**. Estoy a vuestra entera disposición a través de Proyecto Hombre donde de verdad vais a encontrar, si necesitáis ayuda, terapeutas profesionales, un proyecto serio, duro y responsable.

Os pediría que hagáis extensivo, en lo que podáis, este proyecto como otros muchos más que existen, para que estos futuros jóvenes que son quienes van a gobernar nuestra nación, no caigan en el error de la droga.

Desde Extremadura, para España y Europa,

Jesús Domínguez

**CENTRO AUTORIZADO DE
DESCONTAMINACIÓN DE
VEHÍCULOS
AUTORIZACIÓN: CM/VFU 070**

**RECUPERACIONES
CASAL**

Grupo Castilla y Salinero



**CENTRO AUTORIZADO DE DESCONTAMINACIÓN
DE VEHÍCULOS**

- TRÁMITE DE BAJAS
- VALORACIÓN DE SINIESTROS POR PERSONAL TITULADO
- RECOGIDA DE VEHÍCULOS EN TODA ESPAÑA
- RECAMBIOS REVISADOS Y GARANTIZADOS
- ENVÍO DE RECAMBIOS A TODA ESPAÑA



☎ 949 33 52 52

E-mail: recuperacionescasal@yahoo.es

RECUPERACIONES CASAL, S.L.

**Pol. Ind. "LA LLAVE"- Parcela 14
19170 El Casar de Talamanca
GUADALAJARA**

**NOS PREOCUPAMOS POR
EL MEDIO AMBIENTE**



Entrevista con

Emilio Pastor,

responsable de Vehículos Pesados de ANEAC



Transgruas Pastor es una empresa de Auxilio y Rescate en Carretera. A Emilio Pastor, su propietario, siempre le han gustado los hierros, como él llama a los vehículos, camiones y todo lo relacionado con ellos. Sus comienzos como mecánico le llevaron después a ser el auxiliador de sus amigos, siempre estaba, el bueno de Emilio, dispuesto para echar una mano. Siempre le ha gustado aceptar el reto de "sacar las castañas del fuego", ante situaciones difíciles. Al principio su actividad con los camiones se centraba principalmente en las obras y el transporte, aunque poco a poco fue dándose cuenta de que había una carencia y falta

de medios ante situaciones de emergencia, que tantas veces les había pasado a ellos mismos, como un vuelco o una avería en la carretera...

"Aprecié que había un campo abierto que estaba prácticamente sin explorar. -Comenta Emilio- Estuve informándome de lo que decían las leyes, y tras ese estudio, hice un vehículo que cumpliera todos los requisitos que exigía la normativa. Un vehículo muy caro, dicho sea de paso, con unas grandes prestaciones para poder desempeñar la función de salvar cualquier adversidad que se diera en la carretera. En una palabra estar

homologado y tener la capacidad de hacer cualquier tipo de servicio de emergencia relacionada con la actividad de Auxilio y Rescate".

" Considero que una asociación nacional es más apropiada que cualquier otra provincial o local, donde pueden darse rencillas y otras situaciones que obstaculicen el camino ".

Lleva diez años dedicando sus esfuerzos al Auxilio y Rescate en Carretera y desde los últimos cuatro pertenece a ANEAC, donde en la última Asamblea Nacional se creó el Departamento de Pesados, tomando él las riendas del mismo.

Ante la carencia a la que anteriormente hacía referencia, en cuanto a normativa, comenzó a buscar los medios dentro del sector que lucharan por la regulación del sector, así encontró a ANEAC: "Considero que una asociación nacional es más apropiada que cualquier otra provincial o local, donde pueden darse rencillas y otras situaciones que obstaculicen el camino".

Las leyes y su cumplimiento

—Emilio, ¿Se están cumpliendo actualmente las leyes en lo referente a tu departamento de pesados?

"Las leyes no se cumplen o no les interesa emplearlas. La verdad es que hay mucha deficiencia en este sector, mucho que hacer y resulta muy difícil andar ese camino".

—¿Ese motivo es el que te ha llevado a asumir la responsabilidad de este nuevo departamento dentro de ANEAC?

"Más que nada pretendo difundir la idea de lo que significa el Auxilio y Rescate en Carretera. No significa únicamente recoger un coche, nada más lejos de la realidad. El Auxilio y Rescate en Carretera es socorrer a un desvalido, a una persona que ha sufrido una avería o un accidente, y en esos momentos necesita nuestra ayuda porque tiene un problema que se le ha presentado de repente y puede llegar a ser muy grave. Es necesario que prestemos un servicio absoluto ante esa

situación. Debemos retirar los elementos, contaminantes o no, que hayan podido quedar esparcidos por la carretera. Si son contaminantes además tenemos que actuar como gestores de estos elementos, actuando para su correcta destrucción o reciclaje. No debemos causarle problemas al usuario, tenemos que retirar su vehículo y custodiarlo, dejando la carretera o el lugar donde se ha producido el siniestro, en las mismas condiciones que estaba. La asistencia va mucho más allá, hay situaciones en las que hemos tenido que pagar un hotel para el conductor y adelantarle algún dinero, porque se trataba de una persona de fuera. Había perdido el camión y la carga, se encontraba en un país extraño y todo eso le llenaba de confusión y ansiedad. No somos transportistas que trasladan un vehículo accidentado o averiado de un lugar a otro. Nosotros realizamos una **Prestación de servicio**. Todo esto no se ve o no se quiere ver, claro está, porque este servicio tiene un coste y tiene que ser realizado por empresas especializadas debidamente formadas y homologadas, lo demás no vale.

Pasado, presente y futuro del Sector de Pesados

En el pasado, según nos cuenta Emilio, esta actividad la realizaban *chattarreros* (nos pide perdón por la expresión, pero es para que se entienda bien, aclara). No había una especialización y se recurría a la persona más

próxima donde se había producido el siniestro, que tuviera un lugar donde dejar el amasijo de hierros en el que se había convertido el vehículo accidentado. Los retiraban con un simple tractor o un antiguo vehículo todoterreno, todo valía para despejar la carretera, actuando además sin ánimo de lucro: *había que echar una mano*. Sin embargo los más avisados siempre revolotean donde se puede conseguir un dinero fácil, o al menos extra. Había chatarra para vender, motores, etc. Y todo ahí cerca, al alcance de la mano. Esa imagen, según su opinión, aun pesa sobre el colectivo.

En el presente, se han pasado de los poco más de mil coches que había en los años treinta, a los millones de vehículos de todo tipo, que circulan actualmente por las carreteras españolas: "Ahora tenemos que ser un sector reconocido que forme parte activa de esta sociedad".





-Comenta Pastor- En la actualidad existen importantes empresas, que fabrican vehículos de asistencia dotados de la más alta tecnología. Es decir, que están preparados para cumplir estrictamente la normativa vigente en materias de seguridad vial y por supuesto auxilio en carretera. Ahora solo falta que todos cumplan esa normativa y que las autoridades y quienes contratan sus servicios, no hagan la vista gorda.

En el futuro, Emilio Pastor quiere que se limpie la imagen de las grúas: *"Por eso he entrado en ANEAC, para limar las posibles asperezas entre nosotros"*. La actividad la vincula más al salvamento y auxilio y rescate en carretera, que al mero transporte. Ya es hora de que el sector de auxilio y rescate se ponga sus propias medallas, por la labor que realizan en todas las carreteras, al igual que lo hacen y se les reconoce al Cuerpo de Bomberos y a otras instituciones que actúan como servicios de emergencias.

La situación que demanda Emilio Pastor se puede resumir de la siguiente forma: que esté **regulado para todos**, a la hora de poner en la carretera un vehículo pesado, para dar una prestación de servicio acorde a las necesidades de la actividad de Auxilio y Rescate. Que dicho vehículo **esté homologado y cumpla todas las normativas existentes**, normativas por otro lado exigentes y muy costosas de realizar. Que no se permita que otras empresas realicen esa misma prestación, cobrando menos dinero y no teniendo las autorizaciones adecuadas, con vehículos no aptos para tal fin, e incumpliendo todo lo requerido legalmente para desarrollar correctamente la actividad de Auxilio y Rescate. En definitiva que todos sean iguales y tengan las mismas oportunidades.

"Pretendo conocer a todos los que pertenecemos a esta Asociación y saber su opinión".

"Yo conozco aquí en mi zona, -comenta Emilio- gente sin carné de conducir, sin tarjeta de transporte, con dos vehículos con la misma matrícula. Gente que ha comprado grúas del ejército y las ha instalado en camiones y en la ficha técnica ni aparecen esos elementos. Sin embargo están realizando las prestaciones de servicio a las compañías y lamentablemente son lo que trabajan, saltándose las leyes, las normas y todo a la torera".

—¿Cuáles serán tus primeras actuaciones como responsable del área de pesados dentro de ANEAC?

"En principio pretendo conocer a todos los que pertenecemos a esta Asociación y conocer su opinión. También me estoy fijando mucho en el modo de actuación de nuestros países vecinos. Después necesitamos toda la información posible para adecuarnos al futuro inmediato. Tenemos que luchar mucho porque aun estamos en pañales en este sector. Me consta que desde la Asociación y la Federación se está trabajando

COPEL Grupo GDC, S.L.
C/ Fuentespina, 14 - Local 9
28031 Madrid
Telf.: 902.435.505
Fax: 915 343 471

COPEL

GDC
GRUPO
Gestión & Desarrollo Corporativo

COPEL GRUPO GDC CORREDURIA DE SEGUROS DE AMBITO NACIONAL AL SERVICIO DE LAS EMPRESAS DE ASISTENCIA Y SALVAMENTO

!!! ATENCIÓN!!!

IMPORTANTE ACUERDO DE COLABORACIÓN PARA LOS ASOCIADOS DE ANEAC

Hemos formalizado un acuerdo con **ANEAC** para la comercialización de seguros para todas las empresas asociadas.

Todas sus coberturas de manipulación, transportes y explotación de su empresa en **una sola póliza:**

- **Responsabilidad Civil de la carga**, con inclusión de la manipulación de la misma.
- **Responsabilidad Civil Patronal** por las posibles reclamaciones de los empleados de su empresa en caso de accidente.
- **Responsabilidad Civil de explotación**, que cubre todos los hechos derivados de la actividad de su empresa, incluyendo la cobertura tanto dentro de sus instalaciones, como por los trabajos efectuados en el exterior de las mismas.
- **Daños ocasionados a los vehículos** porteados durante la operación de transporte de los mismos.

Con esta solución obtendrá un **ahorro del 60%** sobre su coste actual.

Otras ventajas:

- **Ahorro de hasta un 30%** en las pólizas de sus instalaciones, convenios colectivos y los seguros de circulación de sus vehículos.
- **Ahorro de hasta un 20%** en todos los seguros particulares.

**Entre en nuestro enlace de la web ANEAC O FENEAC
y obtendrá su mejor presupuesto**

¡NO LO DUDE, PIDANOS PRESUPUESTO SIN COMPROMISO!

PROCESO DE ACTUACIÓN

Tras recibir en la base el aviso de un accidente o una avería de un camión, inmediatamente movilizan el equipo. Primero se acercan con un coche piloto para realizar en el sitio una valoración de la situación y conocer los medios que van a precisar.

Independientemente la grúa más apropiada según el aviso recibido, es enviada al lugar de inmediato, actúe o no después, pero hay que ganar tiempo.

Después, si se encuentran en el lugar del accidente las autoridades competentes, solicitan permiso para poder desarrollar su actividad, primando siempre la seguridad vial y despejando cuanto antes la carretera, para restablecer el tráfico. Después proceden a retirar el vehículo y su mercancía a un lugar donde se pueda custodiar, normalmente es la base, ya que habitualmente el ámbito de actuación es de corto recorrido.

En condiciones normales todo vuelve a la normalidad, con un accidente que pueda afectar de uno a cinco camiones, en dos horas.



mucho y bien, pero aun queda mucho camino por recorrer. Tenemos que lavar nuestra imagen y reclamar nuestra posición”.

Dentro de ANEAC, las empresas dedicadas a vehículos pesados no llegan al 20% del total de socios. Emilio Pastor quiere, poco a poco, conocerlos a todos para poder cambiar impresiones. Aprovechan los eventos que se celebran en torno a la Asociación, como Ferias y otras actividades, para poder acercarse.

¿Cuál es el compromiso asociativo que hay en la Comunidad Valenciana?

“Prácticamente nulo y cuando

expones que juntos podemos conseguir cosas, no quieren saber nada del tema”.

¿Esta situación puede cambiar?

“Solamente cuando la Administración, o quienes tienen que vigilar que las leyes se cumplan sean estrictos y, hablando claro, metan caña. Que el que esté legal trabaje y el que no, a por él y que adopte los medios adecuados. Entonces necesitarán de asociaciones como la nuestra porque querrán saber que precisan para poder trabajar. Desde la Asociación tienen que apoyarnos a los legales y educar a los otros para que lo estén”.

Valencia

Pastor anfitrión de ANEAC en las Fallas



Las Fallas son las fiestas más importantes de la Comunidad Valenciana. Emilio Pastor, con su empresa de grúas, transportó varias de ellas en la localidad de Sagunto, donde vive y se encuentra su base.

No quisimos desaprovechar la ocasión de acudir con nuestro anfitrión a Valencia, para presenciar las fallas más espectaculares allí ubicadas. También disfrutamos de la *masclatá* más importante, que tiene lugar en la plaza del Ayuntamiento. El ambiente festivo y la multitud de visitantes que acudían a la ciudad del Turia inundaban las calles.

Como Emilio comentó, no hay que desaprovechar la ocasión de visitar Valencia en estas fechas, porque desde luego nos quedará u recuerdo imborrable, plasmado de olor a pólvora, vivos colores y un ruido que, cuanto más ensordecedor, mejor.

Emilio Comentó:

"Invito a todos los compañeros a que conozcan el aspecto cultural de Valencia. La forma irónica que tenemos de ver las cosas, porque las Fallas es eso, ironizamos sobre las cosas más destacadas y no precisamente buenas, que han sucedido a lo largo del



año, creando ninots caricaturescos y después son quemados”

La característica peculiar de las fallas es la figuración de un hecho social censurable.

Tienen un tema concreto y responden a una intención crítica o cuando menos burlesca. A diferencia de las simples hogueras y de las piras de trastos viejos, en ellas se representan escenas que aluden a personas, sucesos o comportamientos colectivos que los falleros consideran merecedores de corrección o dignos de irrisión.

Son, sin duda alguna, las fiestas más espectaculares y completas que se pueden conocer en la Comunidad Valenciana.

Se celebran en marzo y, con ellas, se homenajea a

San José, patrón del gremio de carpinteros, del cual, se dice, nació la tradición. La base de la fiesta, como es sabido, son los monumentos falleros o “fallas”. Llenos de arte, pero también de ironía y humor, lucen en las calles durante la semana fallera, entre el 15 y el 19 de marzo. Éste día, a las doce de la noche, se les prende fuego y arden convertidas en piras gigantes de espectacular belleza.

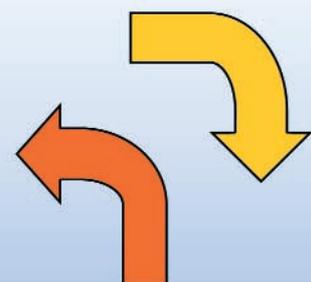
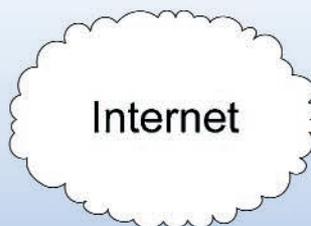
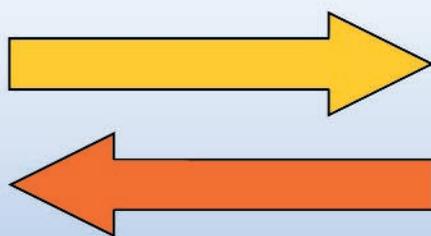
Pero las fallas no sólo es eso. Durante los días de fiesta - e incluso semanas antes- las calles se llenan de tracas, petardos, música de banda, iluminaciones artísticas, animación callejera, cabalgatas...

El censo total de falleros y falleras rebasa con amplitud, actualmente, las cien mil personas. Pero, en realidad, toda Valencia se vuelca con las fallas, las cuales han alcanzado ya un alto “status” en la vida social y cultural de la ciudad.

Gestione sus servicios con un coste mínimo



Compañía Asistencia

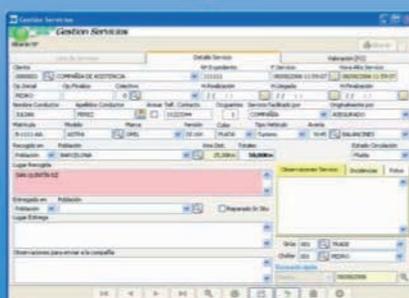


ClientIDX®

Logo	Nombre	ID Cliente	Quantia	Unidad	Estado
	MADE	1235 77 1232 49	2000		■
	MOSTIM	0282 40 1265 237	2000		■
	MADE	01 0100	2000		■
	WINDSHIELD	2284 95 0 24	2000		■
	ASIS	194 246 123 234	1000		■
	RESEV ASISTENCIA	154 234 75 135	2000		■
	PELAYO	1235 77 1232 49	2000		■

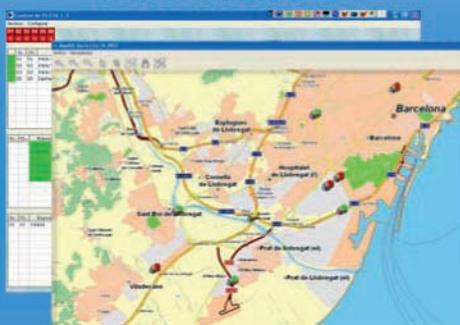
Reciba los datos del servicio desde Internet sin necesidad que la compañía le haga llamadas telefónicas

Gesgru®



Gestione todos los servicios de la compañías

FlotalDX®



Asigne de forma eficaz y rápida el expediente a su flota de grúas

Compatible con varios dispositivos móviles:



Envío de datos del expediente

Envío de datos de finalización del expediente

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

IDX Informática S.L.
Tfno: 93.436.00.42 FAX: 93.455.58.13
<http://www.idx.es>

José Asterio Sáenz es el presidente de AGRAC, asociación miembro de FENEAC...

“En este momento todas las asociaciones debemos apoyar a nuestra Federación, porque creo que es la mejor vía para luchar y lograr los objetivos que necesitamos”



José Asterio Sáenz es el Presidente de, AGRAC, Asociación de Grúas Riojanas de Asistencia en Carretera. Desde su incorporación a FENEAC, ha participado activamente en los diferentes encuentros promovidos por la Federación, en busca de las mejoras deseadas para el sector. En esta entrevista nos cuenta su punto de vista sobre el presente y el futuro del Auxilio en Carretera:

El sector esta experimentando una serie de cambios y altibajos. Las opiniones que recibimos a nivel nacional son diferentes, respecto al cambio en tiempos de descanso que, indistintamente van ligados al uso del tacógrafo: ¿qué sugerencia, harías al sector?

Pienso que al colectivo de Auxilio, Rescate y Salvamento le va a perjudicar, pero considero que si logramos regular nuestro sector esto podría cambiar. De lo contrario tendremos que ir acostumbrándonos a las nuevas modificaciones europeas.

—La nueva disposición de ley sobre el tacógrafo, ¿a qué porcentaje de nuestro sector consideras que afectará? ¿Ves tan grande el daño que algunas asociaciones y sus dirigentes, desean darle a dicha disposición, o es tan solo cuestión de acostumbrarnos?

Indudablemente afectará a bastantes, sobre todo a los que realizan traslados y repatriaciones, porque entre otras cosas verán mermados sus ingresos ya que el tacógrafo nos permite hacer menos kilómetros. Además, debido al limitador, las velocidades medias por hora se reducen por lo menos en un 20%, por lo cual hacemos menos kilómetros y por consiguiente obtendremos menores ingresos.

—**Debemos desmarcarnos tanto de la función que FENEAC realiza día a día, por la defensa de nuestros derechos y estabilidad, dentro de los marcos legales que nos establece y propone la Administración, pues sabes perfectamente que a través de la Federación, que es actualmente la única Federación en nuestro país que representa en exclusiva a las grúas de auxilio en carretera, estamos continuamente luchando, recurriendo, mediando y lle-**

gando a buenos acuerdos para el sector y para los cuales somos llamados a opinar y presentar nuestras ideas, quejas, innovaciones y sugerencias ante el Ministerio, Administraciones, GT-42, Consejo Superior de Tráfico, etc.

En este momento todas las asociaciones debemos apoyar a nuestra federación porque creo que es la mejor vía para luchar y lograr los objetivos que necesitamos, y no poner trabas para dividir el sector de auxilio en carretera, lo que sería un perjuicio y un fracaso para todos.

“Bajo mi punto de vista, perteneceríamos al grupo de auxilio, rescate y salvamento”.



—¿Qué beneficios en particular piensas obtendríamos al volvernos auxilio en carretera y cual sería el mejor adjetivo que nos distinguiría del transporte en carretera: AUXILIO Y RESCATE, VEHÍCULOS DE SALVAMENTO, VEHÍCULOS PRIORITARIOS, VEHÍCULOS PREFERENCIALES...? ¿A parte de todos estos buenos fundamentos, se te ocurre alguno más con el cual podamos enriquecer a nuestro gremio?

En principio nosotros no obtendríamos ningún beneficio, salvo el de reducir los tiempos de llegada a accidentes y una forma de distinción. Encajaríamos en cualquiera de ellos, ya que en caso de accidente, se nos requiere a la vez que los servicios sanitarios, guardia civil o bomberos. Bajo mi punto de vista, perteneceríamos al grupo de auxilio, rescate y salvamento.

- En Canarias, el parlamento, ha concedido, a nuestro sector, el beneficio de grúas de auxilio en carretera, ¿cuál crees que son los motivos por los que en el resto de España se esté tardando en que dicha disposición nos beneficie a

todos, teniendo en cuenta el tiempo que llevamos luchando por conseguirlo?

Lo primero felicitar a las Canarias y a su Presidente. No sé a qué será debido el retraso pero pienso que a la península también tiene que llegar tarde o temprano. Por el bien de nuestro sector, dejemos trabajar a los organismos oficiales, que aunque son lentos, nos escuchan.



“Por el bien de nuestro sector, dejemos trabajar a los organismos oficiales, que aunque son lentos, nos escuchan”.

- ¿Cuáles son las más altas intenciones de tu Asociación y su dirigente? ¿Qué más aparte, del gran apoyo, experiencia y trabajo te gustaría aportar a un país entero para nuestro sector?

Como presidente de AGRAC, Asociación de Grúas Riojanas de Asistencia en Carretera, me gustaría reclamar la unión de todo el sector de grúas de auxilio en carretera, tanto para las asociaciones como para los no asociados ya que con el esfuerzo y la unión de todos podremos lograr lo que necesitamos, para que nuestro sector sea de máxima calidad y profesionalidad.

Estimados socios y amigos:

Se ha decodido mantener la cabecera de nuestra revista como INFOANEAC, al ser esta publicación ampliamente reconocida por todos a quienes va dirigida.





MONCAR EUROPA S.L.

MONTAJES Y CARROCEÍAS

®

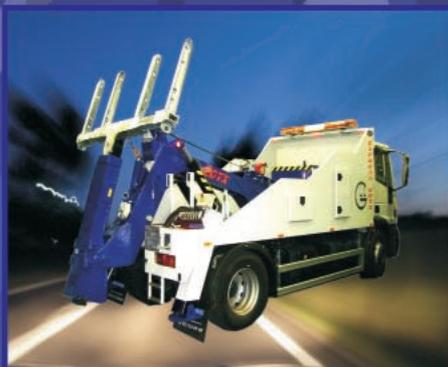
**GAMA
EXPRESS**

ESPECIALISTAS EN REMOLCADORES

**REMOLCADORES
PESADOS**



45TX



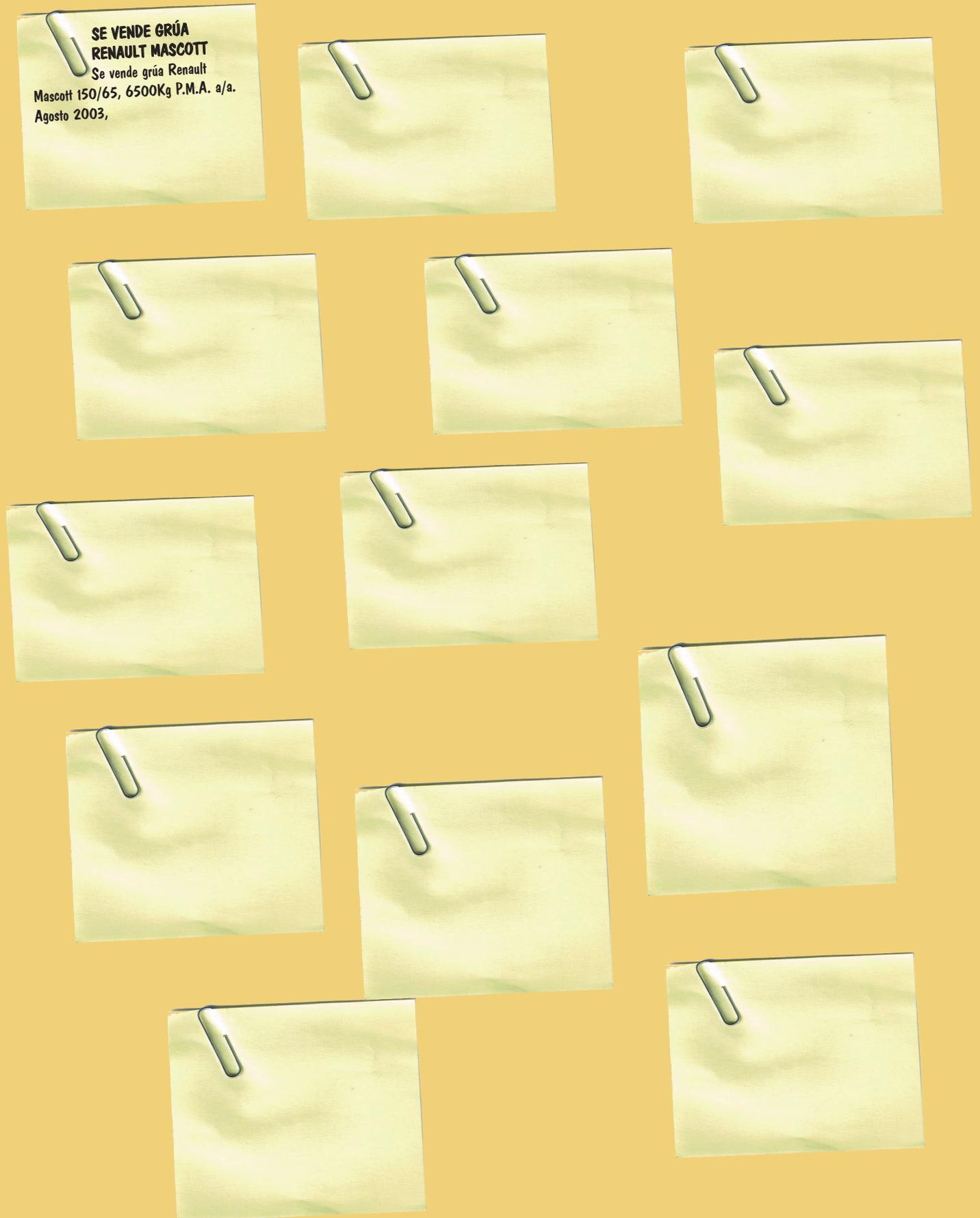
20TX

Moncar Europa S.L. - C/Guifré el Pilós, 14 nave 2N - Pol. Ind. Can Vinyals - 08213 - Polinyà - BARCELONA
Tel. +34 93 713 09 99 - Fax. +34 93 713 00 82 - Mov. +34 661 211 915

www.moncareuropa.com

TABLON de anuncios

**SE VENDE GRÚA
RENAULT MASCOTT**
Se vende grúa Renault
Mascott 150/65, 6500Kg P.M.A. a/a.
Agosto 2003,



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



FOIUMA[®]

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

