

ANInfoEAC

Núm. 33- AÑO 2012

ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA

I Mesa Coloquio Auxilio en Carretera y Seguridad Vial

Reunión anual ANEAC-FENEAC

OBJETIVO PRINCIPAL:

- Prevención de Riesgos y
- Seguridad Vial



Bartolomé Vargas
Fiscal Seguridad Vial

Juan Carlos Guzman
*Director General de
Europ Assistance*



Nuevo Canter Euro5

Eficiencia en el transporte



Vehículo Ecológico Mejorado, con una reducción del 30% en emisiones de partículas respecto a la Norma Euro 5.



Motor Euro 5 diesel de 3 litros common-rail. Motores de 130 CV, 145 CV y 175 CV. Alternador más potente de 140 A.



Desde 3,5 hasta 7,5 Tn de MMA. Significativa reducción de peso en vacío.



Cabina ancha y estrecha. D.E.E. desde 2.500 hasta 4.200 mm.



Caja de cambios ZF de 6 velocidades.



Pinzas de freno BREMBO de doble pistón.



3 años de garantía o 100.000 km. Revisiones cada 30.000 km. Posibilidad de extensión a 5 años.



FUSO



- 2 **CARTA PRESIDENTE**
- 4 **Objetivo principal: Prevención de Riesgos y Seguridad Vial**
- 6 **I Mesa Coloquio de Auxilio en Carretera y Seguridad Vial**
- 16 **Asamblea 2011, ANEAC-FENEAC**
- 24 **Presentamos los uniformes especialmente diseñados para Auxilio en Carretera**
- 30 **Reunión Anual de CNT**
- 34 **Entrevista con Bartolomé Vargas, Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial**
- 38 **Entrevista con Juan Carlos Guzmán, Director General de Europ Assistance**
- 46 **NUESTROS SOCIOS: Jesús Domínguez, “Crónica de una temporada”**
- 50 **EMPRESAS: Foima, 25 años al servicio del sector de Auxilio en Carretera**
- 54 **AL DÍA: Un vistazo a la nueva reforma laboral**
- 56 **MERCADO**

RELACIÓN DE EMPRESAS ANUNCIANTES

Empresa	Actividad	Página
Misubishi	Vehículos industriales	Int. Portada
Tarso	Mandos a distancia para grúas	3
Eurogrúas	Grúas rescate	7
Rec. Casal	Reciclaje del automóvil, repuestos	9
Grúas Sur	Auxilio en carretera 24 horas	10
Vemasur	Fabricantes de carrocerías	13
Grúas Sant Jordi	Asistencia, compra-venta, reciclaje	17
Grúas Marcos	Asistencia 24 horas	21
Grúas Andalucía	Asistencia 24 horas	23
Forwei	Fabricantes de accesorios	26
Campos	Asistencia 24 horas	28 y 29
Carbo	Fabricación de grúas	31
Cametal	Fabricantes de grúas y plataformas	33
Myrsa Mulder	Vehículos para salvamento y rescate	35
Jiauto	Auxilio en carretera 24 horas	39
Multiwheel	Rueda Universal de emergencia	41
Implementos	Complementos y material profesional	43
Peragón	Fabricación de grúas y carrocerías	45
Sanz & Domecq	Seguros para profesionales	47
Grúas y Talleres J de la O	Asistencia 24 horas y talleres	53
Encabo	Fabricación de grúas	Int. Contra
Foima	Fabricación de grúas	Contra.





Queridos socios y amigos:

Son muchos ya los años dirigiéndome a vosotros a través de esta carta. Mi intención siempre ha sido daros un mensaje positivo de nuestro sector y de la actividad que mantenemos al frente de la Asociación y Federación, siempre con vuestro apoyo, de no ser así, nuestra labor sería del todo inútil.

Es evidente que la situación por la que atraviesa la economía internacional no favorece en nada. Tenemos que afrontar cada día como si fuera el primero, después del camino que durante tanto tiempo y con tanto esfuerzo hemos recorrido. Pero así están las cosas. Solo queda remangarse y trabajar más si cabe, para mantener nuestros negocios.

Desde ANEAC-FENEAC buscamos nuevas fórmulas, siempre positivas, que acerquen la realidad de nuestro colectivo a todas las partes intervinientes. Por ese motivo organizamos la I Mesa Coloquio de Auxilio en Carretera y Seguridad Vial, que contó con la presencia y participación

de los máximos responsables de la Administración, de las compañías aseguradoras y clubes automovilísticos y con los presidentes de las asociaciones de auxilio en carretera. Una jornada que puso sobre la mesa la problemática del sector. Sin duda un punto de partida que acercará posturas, obteniendo resultados positivos para todas las partes.

Nuestra portada destaca la importancia que la alta visibilidad tiene para nosotros y nuestros conductores. Vehículos panelados con elementos retrorreflectantes y uniformes altamente visibles, diseñados específicamente para nuestro colectivo, hacen que la prevención de riesgos y la seguridad vial, sea nuestra prioridad.

En este número, INFOANEAC recoge la Asamblea Nacional de ANEAC-FENEAC, que tuvo lugar en Madrid a finales del pasado año y que una vez más reunió a la amplia familia de nuestra Asociación y Federación. Gracias a todos por estar ahí.

También entrevistamos al Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, quien entre otros destacados temas nos habló sobre la importancia que tienen los tiempos de respuesta en los accidentes de tráfico, para lograr salvar vidas.

En este número iniciamos una sección dedicada a conocer mejor a las compañías para las que trabajamos. Iniciamos esta serie de entrevistas con el Director General de Europ Assistance, quien nos habló de interesantes temas para nuestro colectivo.

Para terminar comentaros que estamos viajando por toda España, manteniendo reuniones con las asociaciones de las comunidades autónomas de auxilio en carretera. El lema es siempre el mismo: "Estar unidos y ahora más que nunca para conseguir nuestros objetivos". Pero de esto hablaremos en el siguiente número, hasta entonces, recibir un fuerte abrazo.

Rafael Merino Calderón



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, M^a Carmen Ricart, Pilar Bahena, Francisco Salinero,

DIRECCIÓN: Julián Santamarina. COLABORADOR: Antonio Carrera. REDACCIÓN Y Corrección: Javier Santamarina.

maquetación: Mely Simón. REALIZACIÓN Y DISEÑO GRÁFICO: SANTAMAR PUBLICATIONES, S.L. Tel.: 608 263 999.

e-mail: infoaneac@telefonica.net

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

EL MANDO
AL SERVICIO
DE SUS
NECESIDADES

TARSO

Mandos a Distancia para múltiples
aplicaciones industriales



Modelos
TL y TLB

Última tecnología
al alcance de su
mano para múltiples
aplicaciones industriales

Objetivo principal: Prevención de Riesgos y Seguridad Vial

Nuestra máxima aspiración reside en crear una nueva señal que avise del peligro de un obstáculo en la vía, con el único objetivo de hacernos ver en todas y cada una de las circunstancias en las que desarrollamos la tarea de auxilio y rescate en carretera.

Nos referimos a incrementar la alta visibilidad y el reconocimiento de nuestras grúas y a los operarios de las mismas, durante su tarea de auxilio y rescate.

Como todos sabemos las grúas de auxilio en carretera están obligadas a instalar la señal V-2, que se compone de un alumbrado especial de aviso (obligatorio) y con carácter voluntario, distintivo retrorreflectantes de clase 1-2, (la anchura mínima de los distintivos será de 14 cm. en los laterales y 10 cm. como mínimo en las partes delantera y posterior)

Por otra parte en la actualidad aquellos vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso máximo autorizado superior a

7500 kg., están obligados al marcado de contorno en su totalidad con distintivo de una anchura de 5 cm.

Todas las grúas de auxilio en carretera deberían llevar instalados obligatoriamente estos paneles

Esto es lo que nos afecta a las grúas en materia de retrorreflectancia. Por otro lado en el año 2008 se solicitó a la DGT panelar una grúa como vehículo en pruebas utilizando las dos normativas mencionadas anteriormente. Se instalaron paneles para indicar todo su contorno, (la anchura mínima superaba los 14 cm.). Se colocaron en sus laterales en el sentido de la marcha y en la parte delantera y trasera en forma de V invertida. El nivel de retrorreflectancia de estos distintivos es de clase 3 (el máximo). Las franjas son de color rojo y amarillo flúor y su anchura

de 10 cm. con una inclinación del 45%. Por tanto, si esta grúa lleva desde el año 2008 circulando y no ha sufrido ningún accidente en vías interurbanas y además cumple uno de los compromisos adquiridos por la carta europea de seguridad vial, que como saben, nos galardonaron con el premio a la excelencia en seguridad vial. Entendemos que por normativa todas las grúas de auxilio en carretera deberían llevar instalados obligatoriamente estos paneles. No podemos confirmar que esta grúa panelada haya influido positivamente en nuestra seguridad, ahora bien, de lo que sí estamos absolutamente seguros es que no ha influido de manera negativa al propio vehículo, ni al operario que la conducía.

Hacernos ver no perjudica a nadie, no se trata de un elemento decorativo sino de seguridad

Por qué se ha eliminado el color rojo del uniforme

En las imágenes se pueden apreciar los diferentes elementos que nos encontramos habitualmente en la carretera (señales de tráfico, luces de freno, etc.) todos ellos con predominación del color rojo. Por ese motivo se descartó dicho color de los uniformes, con el fin de no confundir al operario con los elementos de su entorno de trabajo.





Diferentes situaciones en las que puede encontrarse el conductor de un vehículo a un operario de grúa de auxilio en carretera, durante la recogida de un vehículo accidentado o averiado.



Hacernos ver no perjudica a nadie, no se trata de un elemento decorativo sino de seguridad. En estos momentos se nos reconoce por la señal luminosa, paneleando así las grúas, los usuarios de las vías asociarían estos distintivos con el peligro de un obstáculo en la vía.

Protección individual

Empezando por la grúa, que debido a su volumen ocupa un gran espacio en la vía y por lo tanto aspiramos a que sea nuestro chaleco

de alta visibilidad. La normativa laboral en materia de protección individual, dice que todos los trabajadores expuestos a ser atropellados por vehículos deberán usar ropa de alta visibilidad. En nuestro caso trabajamos en vías que la velocidad permitida superan los 80 kilómetros por hora, por tanto estamos obligados por normativa a usar prendas de categoría EN471 CLASE 3 (el mayor nivel

de alta visibilidad y retrorreflejante).

Por ese motivo la federación ha diseñado un uniforme específico para nuestro sector, que actualmente se encuentra en fase de homologación y del que ofrecemos amplia información en páginas interiores de INFOANEAC.

Silueta visible de nuestra grúa

Dado que la inmensa mayoría de las grúas de auxilio en carretera se componen de partes fijas y móviles (basculantes, deslizantes y extensibles), para su perfecta visualización se han panelado aquellas partes no señalizadas en su estado natural o de reposo.



Organizada por FENEAC

I Mesa Coloquio de Auxilio en Carretera y Seguridad Vial

La Jornada fue inaugurada por el director general de la DGT, Pere Navarro

A la cita acudieron además, el General de División Jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Antonio Dichas; el Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas y el Subdirector General de Normativa de la DGT, Ramón Ledesma.

También participaron los responsables de las principales compañías de asistencia y clubes automovilísticos, así como los presidentes regionales de FENEAC.

El pasado 26 de enero de 2012, tuvo lugar en el hotel Meliá Castilla de Madrid, la I Mesa Coloquio de Auxilio en Carretera y Seguridad Vial, organizada por FENEAC (Federación Española de Auxilio en Carretera). La jornada

fue calificada por los asistentes-participantes, como una gran iniciativa, ya que juntaba a todas las partes, administración, DGT, compañías y representantes del sector, en torno a una única temática: el Auxilio en Carretera.

La I Mesa Coloquio de Auxilio en Carretera y Seguridad Vial fue presidida por Rafael Merino Calderón, presidente de FENEAC, quien tras dar la bienvenida a los asistentes, cedió la palabra a Pere Navarro, Director General de la DGT.



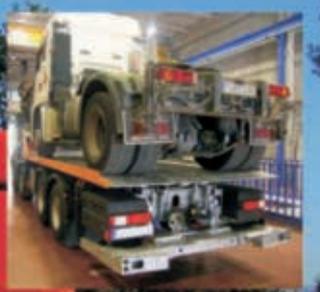
EUROGRUAS

C/ Miquel Torello i Pages,59 (P.I. El Pla) - 08750 Molins de Rei (Barcelona)
Tel:93 685 47 00 - Fax: 93 685 44 74
www.eurogruas.org - e.mail:eurogruas@eurogruas.org

Equipos de auxilio y rescate en carretera



- Plataformas de pequeño, medio y gran tonelaje (Vehículos y Maquinaria)
- Horcas para 2, 3 y 4 ejes - Fijas y desmontables - Grúas hidráulicas HMF



Pere Navarro: Lo que tiene futuro es lo útil para la colectividad, y el auxilio en carretera tiene futuro

Navarro agradeció a todos su presencia en la mesa, destacando la importancia del Auxilio en Carretera en materia de seguridad vial: "Lo que tiene futuro es lo útil para la colectividad, y el auxilio en carretera tiene futuro". Destacó.

General Antonio Dichas: "Es importante que el sector de auxilio en carretera funcione bien"

Seguidamente tomó la palabras el General de División Jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Antonio Dichas Gómez, quien destacó la importancia del correcto funcionamiento de las empresas de auxilio en carretera en los operativos de emergencia: "Es importante que el sector de auxilio en carretera funcione bien". Comentó entre otros temas de interés, como la actuación de la Agrupación de Tráfico en las carreteras.

Ramón Ledesma, Subdirector General de Normativa de la DGT, destacó la buena relación existente entre FENEAC y la DGT

Metidos ya en la dinámica de la Mesa, Ramón Ledesma, Subdirector General de Normativa de la DGT, destacó la buena relación existente entre FENEAC y la DGT: "Debe haber entendimiento y dialogo entre las empresas y la DGT". Habló además de los inicios del Grupo de Trabajo 42 y de la diferenciación del vehículo de auxilio. Indicó que la filosofía a seguir era diferenciar el vehículo grúa dentro de los demás vehículos que hacen transporte de mercancías, explicando la orden 52/2010 rela-



Ignacio Marco y Javier Martín de Europ Assistance.

cionada con el nuevo epígrafe de los vehículos.

En la mesa se trataron todos los temas de interés para nuestro sector

La señal V-24 y los cambios en el registro de vehículos, donde se exigieron para los vehículos grúa una serie de elementos necesarios para prestar el servicio de auxilio, fue otro de los temas tratados por el Subdirector de Normativa de la DGT. También habló sobre las exenciones de vehículos grúas referente a la circulación en zonas restringidas (BOE 29/diciembre/2010). Incidiendo en la diferenciación de los vehículos con la placa V-24.

Ledesma puso especial interés en las conclusiones que recoge la reciente instrucción 11/S-125, en la que se esclarece las aplicaciones de la V-24 y las infracciones y sanciones referentes a la misma.

Para terminar, Ramón Ledesma informó sobre la situación actual de los canjes, señalando que de los epígrafes 2115 se habían canjeado 3517 vehículos de 4063, lo que suponía un 86,56% y de los epígrafes 2053 se habían canjeado 460 vehículos de 558, un 82,44%: "Con estos números vamos conociendo y definiendo mejor el servicio de

Auxilio en Carretera". "La DGT apuesta por la señalización V-24, y ayuda a singularizar los vehículos que se dedican a ello". Concluyó.

Rafael Merino invitó a los participantes a hacer uso de la palabra sobre cualquier asunto recientemente tratado. El primero en hacerlo fue José Asterio, Presidente de AGRAC, quien preguntó al subdirector general sobre las medidas que tomará la DGT con las empresas incumplidoras. Ledesma respondió que tendrán las consecuencias del uso indebido de la señal V-24 que vienen reflejadas en la instrucción 11/S-125.

Emilio Domínguez: "FENEAC es un gran representante del sector de auxilio"

Emilio Domínguez del Valle, Secretario Técnico de FENEAC, intervino diciendo que la Federación, como miembro del CNT, con 502 empresas y 2912 vehículos acreditados, sobre el canje total de 3977 vehículos, tiene un porcentaje de representación muy alto, en torno al 75%: "FENEAC es un gran representante del sector de auxilio". Emilio Domínguez indicó además que "con el trabajo de la DGT se ha profesionalizado el

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



- Trámite de bajas
- Recogida de vehículos en toda España
- Recambios revisados y garantizados



- Valoración de siniestros por personal cualificado
- Envío de recambios a toda España

Recuperaciones Casal, S.L.

Pol. Ind. "La Llave" • C/ Hierro, 14 • Parcela 14 – 19170 El Casar de Talamanca (Guadalajara)

Tel.: 902 10 79 42 • Fax: 902 36 76 15

e-mail: recuperacionescasal@yahoo.es

Nos preocupamos por el medio ambiente



De izquierda a derecha, Ramón Ledesma, Pere Navarro, Rafael Merino y el General Antonio Dichas.

sector". Nuestro Secretario Técnico puso también sobre la mesa la conocida problemática de los vehículos abandonados en las bases de las grúas y en las campas.

Entre otros temas, Rafael Merino habló sobre la figura del cargador en el auxilio en carretera

Seguidamente Rafael Merino, continuando con el programa establecido, habló sobre la figura del cargador en el auxilio en carretera.

Emilio Domínguez, iniciando el nuevo tema de debate abierto por el Presidente, informó sobre la prestación del servicio en sí y del contrato de auxilio en carretera. Comentó además que la administración ha tomado una serie de medidas, que conllevan obligaciones y derechos.

Los tiempos de respuesta mínimos aceptables por parte de la administración y por parte de las compañías; la visibilidad de los vehículos y la influencia de las rotulaciones; favorecer al operario para que lleve una ropa de alta visibilidad acorde a la normativa;

protocolos de actuación una vez que llegue la grúa al accidente; la problemática referente a los vehículos siniestrados depositados en campas que no cumplen requisitos medioambientales. Fueron otros importantes temas destacados por nuestro abogado, quien recalzó que todas las partes buscan el mismo fin, como es dar un buen servicio al usuario. "Debemos dar un buen servicio al usuario y entre todos conseguir que nuestro sector sea una referencia". Concluyó.

Hablan los responsables de las compañías

Tras las intervención del Secretario Técnico de FENEAC, fueron varios los representantes de las compañías quienes tomaron la palabra. Primero lo hizo Daniel Cornudella, Director de Asistencia del RACC, quien indicó que todo lo que ayudara a la estandarización de los medios sería positivo.

Gonzalo Sanz Soria, Responsable de Proveedores de Pelayo, indicó que todas las compañías de seguros están sujetas a normativas.

Belén Yome, Directora de Operaciones y Pedro García, Responsable de Contratación de Servicios Externos, ambos del RACE, manifestaron estar de acuerdo con lo expuesto por sus compañeros aseguradores.

Jordi Villalonga, representante de AIDE, habló del acceso a la información y a la normativa.

Luís Miguel García, Subdirector de Redes de Proveedores de Asitur, comentó que era importante plantear hacia dónde camina la tendencia, porque de esta manera se podría aplicar una actuación más adecuada.

Tomando nuevamente la palabra el Presidente de AGRAC, José Asterio, incidió en el cumplimiento de la normativa por parte de todos los vehículos de auxilio en carretera.

Se plantearon muchos temas, como las prioridades o manera de actuar de la Guardia Civil. A lo que el Capitán de la Agrupación de Tráfico, Gabriel Vallejos, indicó que existen diferentes escenarios de actuación. El protocolo es avisar primero a la grúa del seguro, aunque si por las diferentes cir-



GruaSur

C/ Sindicato, 33 - Los Olivos
38670 Adeje - Tenerife

www.gruassur.com

e-mail: gestion@gruassur.com

Telf.: 902 210 405

Fax: 922 163 981



**Empresa Clasificada por el Gobierno de Canarias
25 años velando por su seguridad
24 horas al día durante todo el año**



Nuestra empresa cuenta con un personal especializado y con vocación de servicio, brindando así la confianza que nuestros clientes exigen y merecen. Disponemos de los equipos más actuales para solventar cualquier contingencia que suceda en la carretera.

Modernas instalaciones equipadas con la tecnología más avanzada.

Trabajamos con las compañías más importantes del sector.

cunstances se precisa de una actuación inmediata, se solicita una grúa urgente.

Rafael Merino, indicó que la media de los tiempos de respuesta está por debajo de la europea: **“En España el tiempo de respuesta en accidentes es de 48 minutos, mientras que en Europa apenas llega a los 18”**. Añadió que debemos saber hacia dónde se está desviando la contratación de servicios de grúa. En este punto, Merino comentó la situación de las redes de asistencia y de la utilización de las grúas. Afirmó que la exigencia de las rotulaciones por parte de algunas compañías, demoraba mucho el tiempo de respuesta de las grúas, pidiendo que la celeridad en la retirada de los vehículos accidentados, fuese una prioridad.

Siguiendo el tema abierto por Rafael Merino, Ignacio Marco, Subdirector General de Europ Assistance, sugirió seguir el modelo brasileño, de gran éxito en el país carioca, mediante un sector de auxilio en carretera más visible en las pantallas de las asistencias, es decir, visibilidad telemática.

Respecto a la propuesta de Ignacio Marco, Emilio Domínguez del Valle, comentó que se podría intentar, siempre y cuando hubiese un equilibrio en las prestaciones, y que esta *visualización*, no sirviera como arma para penalizar o castigar posibles demoras del proveedor.

Nuestro Presidente comentó el acuerdo alcanzado en Extremadura con el 112, quienes controlan como agentes externos todo el operativo de emergencias

Sobre este mismo punto, nuestro Presidente comentó el acuerdo alcanzado en Extremadura con el 112, quienes controlan como agentes externos todo el operativo de emergencias. Indicando además

que habría que estudiar los beneficios, tanto para el usuario como para las empresas, el hecho de tener los datos de las grúas en las pantallas de la compañías.

También expuso los problemas de cobro que existen cuando se trata de la retirada de vehículos pesados de la red viaria solicitados por la propia Guardia Civil, que, sin duda dificulta una actuación ágil por parte de los profesionales.

José Alonso Doto, Presidente de AARAC, explicó el acuerdo alcanzado con el Sector de Tráfico en Aragón, consistente en mantener cada semana a una empresa de guardia para las emergencias que puedan producirse en la región.

José Luis Tacoronte: “Quitar el obstáculo de la vía debe ser prioritario”

Por su parte, José Luis Tacoronte, Presidente de ACEAC, indicó que **“quitar el obstáculo de la vía debe ser prioritario”**. Incidió en la importancia de quitar el vehículo de la calzada, **“pues en un accidente hay muchas vidas en juego, ya que después de que se produzca, pueden crearse más a raíz del primero”**. Proponiendo que se organizara una coordinación de todos los servicios intervinientes.

Bartolomé Vargas, Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, tomó la palabra agradeciendo su invitación a este foro de debate organizado por FENEAC. Tras su intervención inicial, en la que explicó las responsabilidades de la Fiscalía, procedió a hacer diferentes consideraciones legales. Vargas hizo una reflexión sobre los deberes de todos los ciudadanos en el auxilio en carretera, hablando del artículo 51 y la obligación de atender a las víctimas, de restablecer y esclarecer los hechos.

También habló del reglamento de circulación de vehículos, sobre todo en la señalización de obstá-

culos en las vías, comentando diferentes artículos que recoge el citado reglamento.

Bartolomé Vargas, Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial: “Hay una responsabilidad ética en el Auxilio en Carretera”

El Fiscal puso especial énfasis en **“evitar peligros, riesgos y accidentes”**. Concluyendo con que **“hay una responsabilidad ética en el Auxilio en Carretera”**.

Francisco Salinero, Presidente de AMEAC, habló de la señalización V-24 y de la V-2. Informó sobre los paneles retro-reflectantes de los vehículos y del premio recibido a la excelencia en seguridad vial, concedido por los responsables de la Carta Europea de Seguridad Vial, en este sentido. Indicó cómo deberían de ir señalizados los vehículos para cumplir la normativa y sobre todo, para obtener la máxima visibilidad cuando se encuentran parados en las carreteras. La dotación de estos elementos de seguridad, tendría un coste aproximado de 100 euros por vehículo. También habló sobre los uniformes, que deben cumplir una normativa de alta visibilidad. (Sobre este aspecto podrán obtener mayor información en un amplio reportaje en el próximo número de INFOANEAC).

Francisco Salinero habló sobre como deberían de ir señalizados los vehículos para cumplir la normativa y sobre todo para obtener la máxima visibilidad cuando se encuentran parados en las carreteras

Próximos a la clausura de la I Mesa Coloquio de Auxilio en Carretera y Seguridad Vial, se plantearon diferentes sugerencias que recogemos brevemente:

Vemasur Hidráulica

www.vemasur.com



VEMASUR HIDRÁULICA S.L.

C/ Panadero, 9 - Pol. Ind. Huerto del Francés

14500 PUENTE GENIL -Córdoba-

Teléfono y fax: 957 61 75 61 / Móvil: 670 09 38 21

E-mail: oficina@vemasur.com, vemasur@hotmail.com

Página web: www.vemasur.com



De izquierda a derecha, José Asterio, Antonio Iglesias, Jesús Domínguez, Pere Navarro, Beatriz Rodríguez, Rafael Merino y Antonio Dichas.

Emilio Domínguez, comentó la responsabilidad de las empresas en cumplir la normativa de seguridad vial, solicitando que fuesen las propias compañías de asistencia las que exigieran y promovieran que los proveedores cumplieren con estos imprescindibles requisitos.

Rafael Merino, habló sobre las políticas de ciertas compañías de asistencia con los tiempos de llegada a los servicios, indicando que algunos incluso llegan a penalizar al proveedor de la grúa. Además indicó que las rotulaciones pueden

impedir que los vehículos sean lo suficientemente visibles en la carretera.

Beatriz Rodríguez, Presidenta de ASCALEAC, habló sobre la problemática de las reparaciones en carretera, informando sobre el peligro que esta situación conlleva.

El Capitán, tras la intervención de Beatriz Rodríguez, indicó que dependiendo de cada caso, en ocasiones era preferible reparar los vehículos pesados *in situ*, siempre con una buena señalización de seguridad, aunque si el obstáculo representase un mínimo riesgo, debería de quitarse de la carretera.

Por su parte, el Fiscal habló de las penas en caso de accidente y de las políticas publicitarias de

**Fiscal de Sala
Coordinador de
Seguridad Vial:
“Debería haber
un protocolo de
actuación en los
accidentes de
tráfico, en el
que estuviese
presente el auxilio
en carretera”**

determinadas compañías. Indicó que “debería haber un protocolo de actuación en los accidentes de tráfico, en el que estuviese presente el auxilio en carretera”.

Finalizada la I Mesa Coloquio de Auxilio en Carretera y Seguridad Vial, FENEAC ofreció una agradable comida a todos los asistentes, en el restaurante L’Albufera, del hotel Meliá Castilla de Madrid.

La jornada fue calificada por todos los participantes como un éxito total, al sentar en una misma mesa coloquio a todas las partes intervinientes en nuestra actividad. Se debatieron temas de máxima importancia para el sector, siempre dentro de un tono dialogante y cooperativo. Sin duda un referente de compromiso, que marcará la realidad del colectivo de auxilio en carretera. Eso sí, colectivo debidamente regulado y acreditado.

Julián Santamarina



De izquierda a derecha, Jesús Domínguez, Bartolomé Vargas y Rafael Merino.



Tras la jornada tuvo lugar una comida ofrecida por FENEAC.



Listado de participantes:

- D. Rafael Merino Calderón, Presidente de FENEAC-ANEAC
- D. Pere Navarro, Director General de la DGT.
- D. Antonio Dichas Gómez, General de División Jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- D. Bartolomé Vargas, Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial.
- D. Ramón Ledesma Muñiz, Subdirector General de Ordenación Normativa, DGT.
- D. Gabriel Vallejos, Capitán de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- D. Emilio Domínguez del Valle, Secretario Técnico FENEAC.
- D. Juan Carlos Guzmán, Director General, Europ Assistance.
- D. Ignacio Marco, Subdirector General, Europ Assistance.
- D. Javier Martín, Responsable Área de Proveedores, Europ Assistance.
- D. Daniel Cornudella, Director de Asistencia, RACC.
- Dña. Aurora Pozo, Directora Call Center, ASITUR.
- D. Luis Miguel García, Subdirector Red de Proveedores, ASITUR.
- D. Martín O'Donnell, Director Área de Proveedores, Allianz.
- Dña. Belén Yome, Directora de Operaciones, RACE.
- D. Pedro García, Responsable de Contratación Externa, RACE.
- D. Gonzalo Sanz Soria, Responsable de Proveedores, PELAYO.
- D. José Pablo Gómez, Responsable Área de Asistencia, Línea Directa.
- D. Carlos Aparici, Responsable Redes de Proveedores, Inter Partner.
- D. Luis Fernando Pérez, Responsable de Red, Auto Club Mutua.
- D. José Rubio, Auto Club Mutua.
- D. Jordi Villalonga, Responsable Departamento de Proveedores, Aide Asistencia.
- D. Jorge Ríos, Responsable, Call Center.
- D. Antonio Iglesias, Presidente ASEGA.
- D. Víctor Docon, Vicepresidente FCAC.
- D. Francisco Salinero, Presidente AMEAC.
- D. José Asterio, Presidente AGRAC.
- D. Jesús Domínguez, Secretario ASEXTEAC.
- D. Toribio Carretero, Presidente EMAFAC.
- D. Juan Carmona, Vicepresidente EMAFAC.
- Dña. Ángeles Albaladejo, Presidenta ASVEAC.
- D. Pedro Oliver, Presidente ABEAC.
- Dña. Beatriz Rodríguez, Presidenta ASCALEAC.
- D. José Alonso Doto, Presidente AARAC.
- D. Fernando Puente, Representante ANEAC Cantabria.
- D. Jorge Varela, Representante ANEAC Galicia.
- D. Xavier Martí, Presidente FEGRUAL.
- D. José Luis Tacoronte, Presidente ACEAC.

Asamblea 2011 ANEAC-FENEAC



16

A la finalización tuvo lugar la tradicional cena de Navidad

Con un gran éxito de asistencia y participación, el pasado mes de diciembre tuvo lugar en el hotel High Tech Nueva Castellana, de Madrid, la asamblea anual de ANEAC-FENEAC.

Nuestro presidente, Rafael Merino Calderón, inició la jornada dando la bienvenida a los asistentes y agradeciendo su colaboración.

Acto seguido, el secretario de ANEAC-FENEAC, Jesús Domínguez, procedió a dar lectura del acta de la anterior asamblea, siendo la misma aprobada por unanimidad.

Estado actual del sector de Auxilio en Carretera

Rafael Merino tomó la palabra para informar a los asistentes de la situación actual del sector. El



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



Visítanos en www.gruassantjordi.com



Gremi de
Recuperació
de Catalunya



Grupos de trabajo y Comité Nacional del Transporte

Seguidamente tomó la palabra nuestro abogado y secretario técnico, Emilio Domínguez del Valle, comentando que 2011 había sido un año muy activo a nivel asociativo con la Administración.

Comentó que el nuevo régimen general de circulación se había quedado a las puertas de su aprobación, como consecuencia del cambio de Gobierno. No obstante explicó los aspectos del nuevo reglamento.

También informó de la señal V-24 y su repercusión en el sector. Habló de los vehículos grúa que había en el parque de vehículos, y de los canjes que se habían realizado hasta la fecha hecho, añadiendo que de esta manera se está delimitando el sector.

Otros aspectos tratados en profundidad por nuestro secretario

reciente cambio de Gobierno y lo que implica a corto plazo para el colectivo, también fue tratado por el presidente. Comentó además que está pendiente acordar un convenio colectivo de Auxilio en Carretera, en el que figuren tiempos presenciales y de conducción. La idea es similar al convenio actual de las empresas de ambulancias.

No obstante, concluyó, que aun no existe un sector específico, por lo que seguirán estando regulados por transporte.

En otro orden de cosas Rafael Merino destacó las nuevas incorporaciones de asociaciones a la Federación, que se han producido durante el pasado ejercicio.





técnico y referentes a la L.O.T.T., fueron: licencias comunitarias; requisitos de la empresa de auxilio en carretera; temario de Auxilio en Carretera; presencia en el Plan Invernal; trabajos con la Guardia Civil en protocolos de actuación; contrato tipo de transporte; comisión Nacional de la competencia, entre otros temas de máximo interés.

Nueva señalización V-23

El presidente de la Asociación Madrileña de Empresas de Auxilio en Carretera (AMEAC), Francisco Salinero, habló de la señal V-23, concretamente de las conversaciones con la DGT para estudiar esta señalización. Salinero informó sobre las conversaciones mantenidas con las empresas carroceras y con la prestigiosa multinacional estadounidense 3M, explicando que los paneles retrorreflectantes de la señal V-23 son de baja reflectancia (de nivel 2), por lo que se había propuesto a la DGT utilizar las de nivel 3, iguales a las que portaba la grúa que ganó en Bruselas el premio a la excelencia en seguridad vial, indicando que habían acogido la sugerencia positivamente. Sobre este tema concluyó informado que actualmente estamos a la espera del escrito de 3M.



Francisco Salinero pidió una votación para la elección de los colores de los paneles (dentro de los posibles), siendo escogido el amarillo por unanimidad.

Uniformes altamente visibles

A continuación pasó a detallar los avances en lo referente a la ropa laboral de los operarios de grúa. Comentó que desde la Asociación se habían informado del nivel o tipo de protección necesario





para trabajar en todos los escenarios posibles de Auxilio en Carretera, siendo este el nivel máximo, que es el III, informando que actualmente en la mayoría de las empresas se está utilizando el nivel II, de menor visualización.

El presidente de la Asociación de la Rioja, José Asterio, preguntó sobre el importe de la nueva ropa laboral, sometiendo tras su intervención a votación que la nueva ropa de trabajo sea considerada como el uniforme oficial de la Aso-

ciación, aprobando esta medida nuevamente por unanimidad.

Acuerdos con Marcas, resultados de canjes y recursos de multas

En este punto intervino Beatriz Rodríguez, vicepresidenta de ANEAC-FENEAC, comentando los acuerdos alcanzados con diferentes marcas en beneficio de las empresas pertenecientes a la Asociación y Federación. Entre otras

son: Renault; Iveco; Mitsubishi y Mercedes. Además se han llegado a acuerdos con empresas de materiales para grúas, como Forwai. Con empresas de formación continua, a través del Grupo Coremsa. También se ha llegado a un acuerdo con Neumáticos Soledad y Land Abogados.

Para terminar su intervención, Beatriz Rodríguez informó sobre el número de canjes y recursos de multas tramitados a través de ANEAC-FENEAC.

SERVICIO 24 HORAS



956 200 515

EN GRÚAS MARCOS S.L.,

cumplimos nuestro 30 Aniversario dedicados a la asistencia

Recordamos en esta fecha a todos los que han confiado y siguen confiando en nuestro trabajo. Para ellos, automovilistas, talleres, concesionarios y compañías de asistencia, nuestro agradecimiento más sincero.

SERVICIO 24 HORAS

956 200 515

**EN LA ACTUALIDAD
EN GRUAS MARCOS
DISPONEMOS**

**DE UN EQUIPO HUMANO
ALTAMENTE CUALIFICADO
Y DE TODA CLASE DE GRUAS**

**PARA SEGUIR DANDO NUESTRO MEJOR SERVICIO,
TANTO PARA MOTOCICLETAS, TURISMOS, FURGONES Y CAMIONES**

Calle Algodonales, s/n (pol. ind. Zona Franca)

CADIZ 11011

Tif1 : 956 200 515 / Tif2 : 956 201 167

Fax1: 956 262 814

661 752 000

Calle Los Trabajadores, s/n (pol. ind. Pelagatos)

11130 CHICLANA DE LA FRONTERA - CADIZ

Tel: 956 536 061 / Fax: 956 262 814

Contabilidad y aprobación de presupuestos

Mari Carmen Ricart, vicepresidente económica, destacó la buena salud económica de la que actualmente goza la Asociación y la satisfacción de la Junta Directiva por todo el trabajo que se ha realizado.

Ruegos y preguntas

En este apartado, Don Rafael Merino comentó la sensibilidad de algunos socios frente a actuaciones que están realizando diferentes compañías, invitando a todos los socios a que se manifestaran con sus situaciones, ya que próximamente se abriría un diálogo con las mismas. (Situación que recogemos ampliamente en este número).

Ponencias

Una vez finalizada la asamblea anual, actuaron como ponentes explicando y exponiendo sus mejores productos, representantes de Grupo Coremsa, Sanz y Domecq, Correduría de Seguros y Neumáticos Soledad.

Sorteo de regalos por parte de los patrocinadores y colaboradores

Desde estas páginas agradecer a los patrocinadores y colaboradores que, con su generosidad, aportaron un broche de oro a esta importante reunión anual de toda la familia de ANEAC-FENEAC:





Como viene siendo habitual, tras la Asamblea anual de ANEAC-FENEAC, tuvo lugar la tradicional cena de Navidad, que hizo las delicias de todos los presentes, prolongándose la fiesta hasta bien entrada la madrugada.

Julián Santamarina

Foima, Mitsubishi, Encabo, Tarsó, Rasmus, Grúas y Desguaces Sant Jordi, Recuperaciones Casal, Sanz y Domecq Correduría de Seguros, Grúas Campos CARD La Serena, Neumáticos Soledad, Grúas Villanueva, La Ral Grúas, Santamar Publicaciones. Esperamos no olvidarnos de ninguno, en caso contrario, nuestras más sinceras disculpas.



Grúas Andalucía, S.L.

Servicio 24 horas



Tel.: 91 683 39 87
 Móvil: 629 891 596
www.gruasandalucia.es



Cumpliendo ampliamente la normativa vigente...

Presentamos los uniformes diseñados especialmente para Auxilio en Carretera

La intranquilidad a la hora de llevar a cabo el diseño de los uniformes de alta visibilidad en nuestra profesión, se debe fundamentalmente a los accidentes o percances existentes desde el inicio del sector de auxilio en carretera. Desde la Asociación Madrileña de Empresas de Auxilio en Carretera (AMEAC), se inició un exhaustivo trabajo para dotar a los conductores de grúas de un uniforme que aportara mayor seguridad por su alta visibilidad, a la vez que diferenciara a los operarios del resto de componentes en los operativos de emergencias. La causa de esta preocupación en Madrid es la siniestralidad, al ser mayor la circulación en la capital, también lo es ésta.



Combinando amarillo y naranja se duplica la visibilidad.



Se han seleccionado los colores amarillo y rojo-anaranjado al ser estos los más visibles.

El espléndido resultado obtenido, en estrecha colaboración con la empresa Ariza Integración, S.L., quienes siempre respaldaron el proyecto, se ofrece ahora para todas las empresas pertenecientes a ANEAC y FENEAC.

Desde hace tiempo, de la misma manera que se reconoce por su uniformidad a un sanitario, a un bombero, etc., se pretende distinguir al operario de la grúa del resto de intervinientes en un accidente o avería. La totalidad de los componentes de la ejecutiva de la Asociación de Madrid, que además de empresarios, son trabajadores del sector, son conscientes del peligro que corren cuando prestan este tipo de servicio en carretera. Por este motivo, no se conformaron con diferenciar sus vehículos del resto para ver facilitada su labor, sino que quisieron dar un paso más con la uniformidad de los trabajadores.

.....
Se han seleccionado los colores amarillo y rojo-anaranjado, al ser estos los más visibles según exhaustivos estudios de seguridad vial

En cuanto a la elección del color, existían tres opciones según la normativa que hay al respecto: rojo, rojo-anaranjado y amarillo. El rojo se descartó porque la normativa prohíbe que se confunda la silueta del operario con el entorno en el que desarrolla su actividad. En principio la idea era usar un único color de alta visibilidad (se pensó en el amarillo) y el resto de la prenda dotarla de un color oscuro, de manera que "aguantara" las constantes manchas que sufren los trabajadores, pero para cumplir la normativa, el 80% por metro

cuadrado de tela tiene que ser tejido de alta visibilidad (de uno de los tres colores anteriormente citados) y el otro tanto por ciento, fuera material retroreflectante, así que se optó por el uso de dos colores. Esto era válido para servicios en vías en las que pueden superarse los 80 km/h, pero no para vías cuya máxima velocidad posible es 40km/h. Al ser la mayoría de servicios en vías urbanas e interurbanas, se pensó en diseñar un único uniforme para todos los casos.

Uno de los motivos por los que se tomó la decisión de combinar dos colores, fue porque la normativa no permite que el color de la grúa y del operario sea el mismo. Otro de los motivos surge a raíz de un estudio realizado en los países nórdicos (los más avanzados en seguridad vial) con vehículos de diferentes colores que intervienen en accidentes. Lo que demostró este estudio es que los vehículos que menos accidentes tenían durante el servicio, eran lo que iban equipados con los colores amarillo y rojo-anaranjado, por lo tanto esta medida garantiza la visibilidad desde la salida del sol hasta su puesta.

.....
En materia retroreflectante se han añadido dos tirantes a los ya obligados por la normativa, para que los operarios sean completamente visibles



Juan Ramón Asenjo.

En materia retroreflectante, la normativa dice que es obligatorio llevar un 0,20% por metro cuadrado de este material. Llevando dos bandas en el chaleco en posición horizontal respecto al suelo, se cumpliría la normativa pero pensamos que en ciertas situaciones, los trabajadores no eran lo suficientemente visibles por lo que añadieron unos tirantes para de esta manera, ser perfectamente visibles por coches, faros, etc.

Para completar la indumentaria de los trabajadores, se aplicó un color oscuro tanto para las mangas del chaleco como para los bajos del pantalón, dado que son las zonas que más expuestas están a la hora de realizar la actividad.

.....
La idea es que todas estas medidas respecto a la uniformidad sean adoptadas por todos los profesionales del sector

La idea es que todas estas medidas respecto a la uniformidad sean adoptadas por todos los profesionales del sector, independientemente de que estén o no asociados. Para ello debemos crear campañas de sensibilización a través de revistas, páginas web, reuniones informativas, etc., dirigidas a operarios y empresarios del sector para que comprendan la importancia de llevar prendas de protección individual.

Decidieron trabajar con Ariza Integración, porque les inspiró mucha confianza. Participaron en la primera reunión el fabricante de las prendas, el máximo responsable de la empresa y el representante de la misma en Madrid, Además es conocida por el sector y sus tejidos tienen muy buena calidad. Por otro lado, se ofrecieron para apoyarles en sus reivindicaciones y mie-



dos a la hora de realizar el servicio en carretera.

.....
Ariza Integración estuvo dispuesta desde el principio en invertir económicamente en el proyecto

La intención fue trabajar con diseños nuevos y no utilizar uniformes ya existentes, para de esta forma distinguirse del resto. Por este motivo la empresa estuvo dispuesta desde el principio a invertir económicamente en el proyecto, para elaborar una prenda exclusiva para el sector de auxilio en carretera.

Juan Ramón Asenjo, responsa-

ble de Ariza Integración, distribuidores de WORK TEAM, fabricantes de los uniformes, nos comentó las características y ventajas del vestuario profesional que exponemos, diseñado especialmente para el sector de auxilio en carretera:

¿Cuánto tiempo lleváis trabajando en el proyecto y quiénes son vuestros interlocutores en la Asociación?

—Nuestro primer contacto lo tuvimos en Junio de 2.010. Nos reunimos con la ejecutiva de AMEAC. Seguidamente se les presentó el proyecto a todas las ejecutivas de las asociaciones de FENEAC, y con la aprobación de la directiva de ANEAC fue presentada en la asamblea nacional el día 02 de diciembre de 2011.

.....
"Hemos unido los colores amarillo y naranja, haciendo una combinación en las prendas y así conseguimos duplicar la visibilidad del operario para poder reducir el riesgo"

¿Qué puntos han sido considerados prioritarios, hasta llegar a los diseños actuales?

—La seguridad de los operarios en cuanto a visibilidad. Basado en un estudio de países nórdicos, las normativas europeas declaran como colores que más destacan en las adversidades climatológicas son el amarillo, el naranja y el rojo. Este estudio declara que el amarillo y el naranja, son los 2 colores más visibles desde el amanecer hasta el anochecer. Pues bien, nosotros hemos unido los colores amarillo y naranja, haciendo una combinación en las prendas y así conseguimos duplicar la visibilidad del operario para poder reducir el riesgo. Descartamos el color rojo, porque la normativa indica que no se puede camuflar la silueta del operario con el entorno en el que trabaja, y al trabajar en vía pública se le puede con-



Kit y calzado de seguridad.



fundir, sirva de ejemplo con una señal de tráfico.

.....
 "Hemos creado este diseño exclusivo para el sector con la intención de poder distinguir al operario de grúa, de cualquier otro profesional que actúa en un accidente"



¿Se podría decir que este diseño es específico para el sector de Auxilio en Carretera?

—Totalmente. Hemos creado este diseño exclusivo para el sector con la intención de poder distinguir al operario de grúa, de cualquier otro operario que actúa en un accidente, como es la Guardia Civil, Policías Autonómicas, Sanitarios, Bomberos, Mantenimiento de carreteras, etc.

¿Qué mejoras incorpora en cuanto a visibilidad y resistencia, con referencia a otros unifor-

mes convencionales que también cumplen la normativa?

—En visibilidad, el ver al operario 360° y en cualquier posición. Además de las bandas reflectantes comunes, hemos aumentado dos bandas más verticales en pecho y espalda. En cuanto a resistencia se han hecho ciertas mejoras, como por ejemplo en los pantalones, se ha reforzado las rodilleras y le hemos añadido un culote.

Para terminar Juan Ramón quiso dejar esta información a través de nuestras páginas...

—Acudiremos a las reuniones de las asociaciones de FENEAC, con el propósito de mostrar *in situ* la equipación al completo. Así como mostrarles el catálogo Web que hemos personalizado para FENEAC, desde donde todo asociado podrá ver cada artículo con fotos, referencias, homologaciones, precios y cupón de pedido, que facilitará a la hora de realizar la selección de ropa. Y por supuesto, responder a las diferentes preguntas que nos hagan los asociados.

Julián Santamarina



Forwei

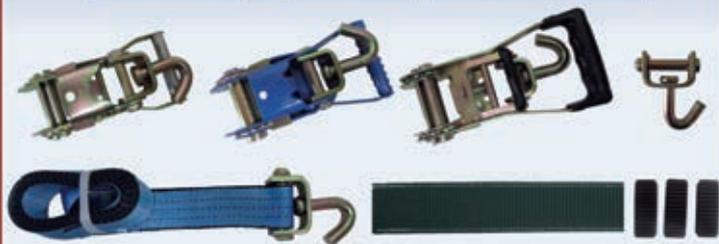
C/ Pallars, 84, Entrepantalla Local 5
 08018 BARCELONA

TLF: 933 008 555 FAX: 933 007 520

Email: forwei@forwei.com / WEB: www.forwei.com

ACCESORIOS PARA GRUAS DE RESCATE Y AUXILIO EN CARRETERA

Sistemas de Amarre Porta-Coches



Arrancadores Booster 12V. 12/24V.



Cables para Cabestrante



Señalización



Varios

Gancho Reductor



Amarre Rápido para MOTO

NOVEDADES



Gancho para Trapecios



Reenvío

GRUAS
SERVICIO 24 HORAS

CAMPOS



41 AÑOS AL SERVICIO DEL AUTOMOVILISTA



TRABAJAMOS CON TODAS LAS COMPAÑÍAS





Grúas Campos amplían instalaciones y equipos

Ctra. Guadalupe, Km. 1,5 • Apdo. Correos, 88
Telf.: 924 840 030 - Fax: 924 846 006
Villanueva de la Serena

Canalejas, 49 • Don Benito
Telfs.: 924 811 899 - 924 811 512





Con la participación de FENEAC

Reunión anual del CNTC con los Directores Generales de Transporte

Un año más, el pasado mes de diciembre FENEAC, representado por su presidente, Rafael Merino Calderón, acudió a la reunión anual de la Mesa de Directores Generales de Transporte con el Comité Nacional del Transporte por Carretera, en la que se expusieron las principales problemáticas del sector.



30

El presidente del CNTC, Rafael Barbadillo, comenzó su intervención expresando su deseo de que reuniones como ésta se produzcan con mayor frecuencia, como mínimo tres al año, y con otro formato, estrechando así la relación con la Administración.

Tras un año difícil, el presidente hizo hincapié en las más de 300

empresas de transporte de viajeros por carretera que han desaparecido desde que comenzó la crisis en julio de 2007.

Además, señaló que según los datos del Boletín Petrolero de la Unión Europea, el precio medio del gasóleo llegó a 1,307 € por litro el pasado noviembre, lo que colo-

ca a este combustible muy próximo a los niveles récord del verano del año 2008 (1,329 €/litro), momento en que el sector llegó a un acuerdo con el Gobierno para mitigar los efectos de dicho incremento. El incremento interanual del precio del gasóleo en noviembre de 2010 (1,1145 €/l), aumenta ya a un 17,3%.



www.carbotech.es

CARBÓ TECHNOLOGIES, S.L.
c/ Xaloc, 1, 1^o 4^a. Pol. Ind. Can Volart
08150 – Parets del Vallès (BCN)

e-mail : info@carbotech.es
tel: 666.589.993



Otro de los temas que afectarán en sobremanera al sector será el incremento fiscal que sufrirá el gasóleo profesional a partir del uno de enero de 2012, como consecuencia de la Directiva 2003/96, pasando de 302 € por mil litros a 330 € por mil litros el uno de enero, quedando la devolución fiscal por vehículo al año en 50 € en lugar de los 1.450 € actuales. Este incremento económico se va a traducir en una subida del 6,7% en el coste del combustible para una media de 70.000 km. anuales por vehículo.

Por todo lo citado previamente, el presidente del CNTC señaló la necesidad de una revisión tarifaria extraordinaria para reequilibrar las concesiones de los servicios regulares de viajeros por carretera.

Como principal preocupación destacó el incremento de la morosidad de las Administraciones Públicas, con una deuda estimada con el sector que llega a los 1.029 millones de euros, lo que supone el 29% de la facturación total del sector. Estas deudas corresponden en su mayoría a las administraciones locales, que adeudan

768 millones de euros por los servicios de transporte urbano y el resto de las administraciones autonómicas en concepto de transporte escolar y ayudas al transporte, que añadido al escaso acceso a la financiación, está llevando a las empresas a una difícil situación.

Recalcó la preocupación que existe sobre la elaboración de los presupuestos de algunas CC.AA., donde la partida destinada a la financiación del transporte en autobús disminuye y aumentan las

aportaciones al ferrocarril, cuando el autobús es el único modo que garantiza la movilidad de todos.

Por último comentó la necesidad de recuperar la unidad de mercado para suprimir las irregularidades ya que colocan a las empresas de manera perjudicial ante el mercado, así como eliminar cargas administrativas que conllevan para el transporte de viajeros un coste adicional de 68 millones de euros, equivalente al 2% de la facturación.





Un Mundo
de Soluciones

Tel. 91 880 12 13 • Fax 91 888 86 56 • www.cametal.es

Bartolomé Vargas, Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial...

“Los tiempos de respuesta a los accidentes de tráfico son esenciales para salvar vidas”



protocolos y convenios de coordinación y colaboración con los demás organismos implicados en la prevención, erradicación, y persecución de los delitos contra la seguridad vial.

Funciones todas ellas destinadas fundamentalmente a cumplir los objetivos de unificación de criterios de actuación en la represión de los ilícitos penales de tráfico viario, así como de búsqueda de una respuesta proporcionada, disuasoria y efectiva frente a esta delincuencia que por las gravísimas consecuencias que ocasiona, no puede quedar devaluada ante cierto sentimiento de impunidad, relajación en la fijación de perfiles de las figuras penales o adopción de criterios restrictivos en la calificación de determinadas conductas cometidas en su ámbito.

El Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, es un hombre afable y próximo pero firme e implacable en su labor. Nos recibió en su despacho de la Fiscalía General del Estado, donde mantuvimos con él esta amplia entrevista.

Entre las múltiples funciones de la Fiscalía de Sala de Seguridad Vial, se encuentran las de coordinación y supervisión las Secciones especializadas de las Fiscalías Territoriales, para lo que se recaban los informes oportunos y dirigiendo por delegación del Fiscal General del Estado las respectivas Redes de Fiscales especialistas, como foro de intercambio de información y difusión de criterios de actuación en todo el territorio nacional; la investigación de asuntos de especial importancia que el Fiscal

General del Estado pueda asignar, tramitando las correspondientes diligencias de investigación, participando directamente o a través de los Delegados en el procedimiento en sus distintas fases y ejercitando las acciones oportunas; la proposición al Fiscal General del Estado de las circulares e instrucciones que considere necesarias y elaboración de propuestas de resolución de las consultas que se planteen sobre las materias de su competencia y la del impulso y participación en la adopción de



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.



¿Qué opinión le merece el sector de auxilio en carretera en lo referente a seguridad vial?

—Creo que es un sector clave en la seguridad vial desde una doble perspectiva. En primer lugar porque la pronta llegada al lugar puede desempeñar un papel primordial para restaurar el estado de la calzada y evitar nuevos accidentes. De otra parte, colaborando, bajo la dirección de la Policía de Tráfico, para que producido el accidente las consecuencias lesivas en el patrimonio, vida e integridad física de los usuarios afectados sea la menor posible.

.....
“Quizá debería mejorarse la regulación normativa sobre el sector en su papel de colaboración a la seguridad vial”

¿Considera que están debidamente formados, profesionalizados, y en cuanto a la Administración, incentivados y reconocidos?

—Mi opinión es que quizá debería mejorarse la regulación normativa sobre el sector en su papel de colaboración a la seguridad vial, esencialmente centrada en el artículo 51 LSV (de modo indirecto) y artículos 5 y 67-70 Reglamento de Circulación. De todos modos las competencias corresponden a la Administración cuyas decisiones

respeto siempre. Creo que debe continuarse en el esfuerzo ya iniciado de formación y profesionalización.

¿Qué propondría para mejorar su actividad y por tanto los resultados de agilidad y premura en las intervenciones para las que son requeridos?

—Aunque en nuestro país hay una muy eficaz coordinación en la atención a los accidentes de tráfico con servicios de primer orden, me atrevería a sugerir que un protocolo suscrito por todos los intervinientes que pertenecen a diversas administraciones y al sector privado la mejoraría aún más.

¿Son de su competencia los accidentes que puedan tener los operarios de las grúas mientras realicen un rescate en la vía?. En caso afirmativo, ¿qué medidas entiende que se pueden hacer para minorarlos?

—La competencia del Ministerio Fiscal lo es sobre la investigación y ejercicio de acciones penales, en su caso, de aquellos accidentes de los operarios que puedan ser constitutivos de delito. Para aminorarlos, entiendo que es preciso conocer estadísticamente sus causas y adoptar las consiguientes medidas de prevención.

.....
“Uno de los objetivos centrales de las políticas europeas de seguridad vial es mejorarlos con la tecnología, conocimientos científicos y sanitarios en particular, protocolos y coordinación eficaz de esfuerzos”

En el informe o memoria de la Fiscalía, ¿le consta algún tipo de cifras sobre siniestralidad específica de nuestro sector u otros delitos cometidos en relación al mismo? De no existir, ¿considera conveniente solicitarlo a través de la Fiscalía?

—No contamos con esos datos que son difíciles de obtener, pues al proceso penal sólo llegan algunos supuestos. Pienso que el sector y sus representantes podrían dar los primeros pasos para la elaboración de una estadística fiable.

¿Cómo entiende que afectan los tiempos de respuesta ante accidentes, a la seguridad vial?

—Los tiempos de respuesta a los accidentes de tráfico son esenciales para salvar vidas y paliar los efectos de las tragedias que se producen a diario en las vías públicas. Uno de los objetivos centrales de las políticas europeas de seguridad vial es mejorarlos con la tecnología, conocimientos científicos y sanitarios en particular, protocolos y coordinación eficaz de esfuerzos.

¿Qué medidas pueden favorecer, según su criterio, la minoración de los tiempos de respuesta?

—En la pregunta anterior realicé un enfoque general al que añadiría la necesidad de la colaboración ciudadana, la formación y la conciencia de los ciudadanos ante la noticia, el encuentro o la vivencia directa de un accidente de tráfico.



El Fiscal Bartolomé Vargas con la Fiscal Elena Agüero, posan con el coche de bomberos realizado por el hijo de ésta, para un trabajo escolar sobre Seguridad Vial.

“La legítima competencia y deseo de prestar un servicio pronto no debe inducir a dinámicas en las que en lugar de la eficacia finalmente se asumen riesgos no permitidos”

¿Considera que la publicidad de algunas aseguradoras (respecto a la asistencia en menos de 30 ó 45 minutos) puede ir en contra de la seguridad vial y de la prevención en el trabajo de los operarios de grúas?

—Creo que la legítima competencia y deseo de prestar un servicio pronto no debe inducir a dinámicas en las que en lugar de la eficacia finalmente se asumen riesgos no permitidos por el ordenamiento jurídico, sin que ello implique que me pronuncie, pues no es mi cometido, sobre planeamientos publicitarios concretos.

¿Qué acciones ha tomado o tomará para corregir esta situación?

—El Fiscal sólo actúa cuando recibe noticias o denuncias de hechos sobre los que es competente para actuar. Respecto de la temática anterior, si las recibiera examinaría mi legitimación para promover actuaciones.

En el transcurso de un auxilio ¿cuál puede ser la responsabilidad de los administradores de las empresas de grúas de auxilio ante un accidente de uno de sus operarios, y cuál en caso de que el accidente se pudiera producir por culpa de uno de sus operarios?

—Deben analizarse los casos concretos para en función de las circunstancias delimitar las responsabilidades. De la materia se ocupa el Fiscal de Sala Coordinador de Siniestralidad laboral.

¿Existen trabajos en conjunto o coordinación de actividades con la Fiscalía de Seguridad en el Trabajo? De ser así, ¿cuáles son?

—Hay una muy fluida relación con el Fiscal de Sala y Fiscales Adscritos de Siniestralidad laboral. Cuando se trata de accidentes de tráfico de orden laboral hay intercambio de información y coordinación de respuestas frente a ellos.

¿Tiene algún mandato específico de la Comisión no permanente de seguridad vial en el Congreso, en general y respecto a nuestro sector en particular?

—No tengo mandato de la Comisión, sino unas relaciones consoli-

dadas y fructíferas con sus miembros. Estoy seguro de que en su nueva andadura seguirá abordando los problemas atinentes al auxilio en carretera y la articulación de nuevas respuestas a la siniestralidad de tráfico.

“No debe olvidarse que el auxilio en carretera tiene junto al empresarial un componente ético, altruista, asistencial que si no se olvida ayudará sin duda a profundizar en los acuerdos”

¿Qué opinión le merece jornadas como la recientemente organizada por FENEAC (I Mesa Coloquio Auxilio en Carretera y Seguridad Vial) en la que se juntan todas las partes intervinientes en el sector?

—Me parecen muy positivas y felicito a sus organizadores por el empeño de que todas las partes dialoguen, intercambien experiencias y busquen fórmulas de mayor agilidad y entendimiento. No debe olvidarse que el auxilio en carretera tiene junto al empresarial un componente ético, altruista, asistencial que si no se olvida ayudará sin duda a profundizar en los acuerdos.

Julián Santamarina



Juan Carlos Guzmán,
Director General de
Europ Assistance

“Llegamos a la conclusión de que nosotros no íbamos a rotular nuestros

vehículos, porque entendemos que las grúas cuanto más visibles, mejor”

*Solicitan que se incorporen elementos tecnológicos, como los carteles utilizados por los autobuses, donde se indicará puntualmente para qué compañía realiza el servicio la grúa
“La cercanía, el aprovechamiento y la productividad que se puede obtener de una flota con este sistema, es muy positivo”*

Juan Carlos Guzmán lleva casi toda su vida profesional en Europ Assistance. Tras finalizar sus estudios de ICADE, en Derecho y Económicas, comenzó a trabajar en la Feria del SIMO (material de oficina e informática) durante dos años, desde 1978 hasta 1980.

—Era un trabajo apasionante puesto que durante todo el año se trabajaba para organizar los espacios, los stands, su decoración, etc., para algo que se consume en cuatro días, y después, vuelta a

empezar.- Nos comenta recordando sus inicios. En el año 80, tuvo la oportunidad con el grupo Generali de entrar en Europ Assistance, para unificar los seis corresponsales que la compañía tenía en España. No había en ese sentido una sociedad anónima. No vendían asistencia todavía, pero sí que se prestaba desde tiempo atrás ese servicio para los extranjeros que venían de vacaciones a España. En otros países Europ Assistance existía desde hacía 20 años.

Juan Carlos Guzmán nos cuenta los orígenes de Europ Assistance en nuestro país:

—“Seguimos teniendo 54 millones de personas que vienen todos los años y en esa misma proporción, recibimos muchos asegurados y clientes de Europ Assistance. Para atenderlos, nuestros puntos de atención estaban situados en las zonas turísticas (Barcelona, Palma, Alicante, Málaga, Canarias y Madrid). Estas seis delegaciones trabajaban de manera

Jiauto

Seriedad, calidad y profesionalidad son los valores que nos identifican



SERVICIO DE
24
HORAS
TODOS LOS DIAS
DEL AÑO



Disponemos de una amplia flota de vehículos para atender cualquier necesidad que se produzca en carretera:

- ▶ Vehículo Taller
- ▶ Grúas Pluma
- ▶ Remolcadores para Gran Tonelaje
- ▶ Grúas para Parking
- ▶ Grúas de Plataforma, etc.
- ▶ Modernas instalaciones dotadas de la tecnología más avanzada.
- ▶ Todo ello de la mano de profesionales altamente cualificados.
- ▶ Trabajamos con las principales compañías.



Calle César Vallejo, 4 ▶ Polígono Industrial Guadalhorce ▶ Málaga, 29004

Telf.: 902 179 492 ▶ Fax: 952 960 612

www.asistenciajiauto.es ▶ e-mail: gerencia@asistenciajiauto.es



Juan Carlos Guzmán en su despacho.

independiente. Por lo tanto ya por volumen, actividad y por la necesidad de una regulación, se creó Europ Assistance en España en el año 77”.

Desde este año hasta el 79, se llevó a cabo la organización de estas corresponsalías para que tuvieran una forma de actuación general y que estuvieran regidas por un manual de operaciones, una contabilidad y tesorería única, etc.

¿Cómo ha evolucionado su oferta en España desde entonces?

— “En el año 1980 se empieza con la idea de comercializar el mercado español, dado que ya se considera un mercado maduro, para comercializar asistencia en viaje. En aquella época la asistencia en viaje era exclusivamente para las personas que se iban al extranjero. Se creó con el ánimo de solventar a cualquier persona que viajara a otro país, todos los posibles problemas que pudieran

ocurrir. Poco a poco comenzamos a proporcionar servicios en lo que llamamos “*vida cotidiana*”. Empezó con la asistencia al vehículo en la propia ciudad, asistencia en el hogar, asistencia jurídica etc., todo lo que ha sido la evolución de la asistencia, desde un viaje muy lejano, a algo mucho más concreto como es cualquier incidencia en la vida cotidiana”.

Juan Carlos Guzmán comenzó organizando la parte administrativa, la estructura operacional y la fusión jurídica de estos corresponsales. Más tarde estuvo trabajando en la dirección internacional del grupo en los años 90 para fundar Europ Assistance en Los Ángeles, en Atenas y en Lisboa. En el año 96, el grupo le nombró Director de Europ Assistance en España.

SITUADOS COMO LA
TERCERA COMPAÑÍA
DE ASISTENCIA

Hábleme de Europ Assistance en España y el mundo.

— “La trayectoria de Europ Assistance en España desde entonces hasta ahora es brillante, ya que creamos un equipo profesional de gente con la que llevábamos muchos años trabajando juntos y tuvimos la idea de diversificar la compañía, comprando tres compañías que han unido no sólo su cartera de productos, sino también unos nombres comerciales importantes. Desde que trabajamos juntos dicho equipo, hemos multiplicado por 14 la cifra de negocio y nos situamos como la tercera compañía en el ranking en cuanto a asistencia”.

LA ASISTENCIA EN VIAJE
COMO PRODUCTO ESTRELLA

¿Cuáles son sus productos estrella?

— “Nuestro producto estrella y por el que somos más valorados, es la asistencia en viaje. Somos una

MULTI WHEEL

**RUEDA UNIVERSAL
DE EMERGENCIA
PARA TURISMOS**



- Uso exclusivo para Grúas
- Sistema de Tornillería en acero especial alta calidad
- Llanta fabricada en acero al carbono de 6mm zincada.
- Apto para todo tipo de Turismos con tornillería multiple.
- Velocidad max. de 2km/h.
- Peso ligero para fácil manipulación.
- Diseño y Fabricación propio.

INFORMACIÓN COMERCIAL:

Antonio Jesús Estirado

Tlf. 620 53 15 11

comercial@ruedauniversal.com

P.I. El Choparreja C/ Francia nº 45
41500 Alcalá de Guadaíra
(Sevilla)

www.ruedauniversal.com

compañía que realiza los transportes y las repatriaciones en un altísimo nivel técnico y de seguridad. Tanto es así, que si el mercado tuviera que reconocer nuestra labor por algo, sería precisamente por la asistencia en viaje y médica. Otra característica que tenemos es que somos la compañía que presenta el catálogo de productos más amplio del mercado. Trabajamos con plataformas específicas de equipajes, llevamos la información de los teléfonos 11855, tenemos asistencia jurídica y defensa, asistencia informática, asistencia en hogar en todos los niveles, también asistencia tecnológica para la protección de la vida digital de las personas en la red, asistencia en viajes a personas y empresas, toda la asistencia al automóvil (incluido cursos de recuperación de puntos, carné por puntos, etc.). Tenemos una competencia importante con muchas compañías, la diferencia es que nosotros no nos dedicamos exclusivamente a un único campo”.

RECIENTEMENTE HAN PRESENTADO CITASONNET, UN PRODUCTO INNOVADOR EN EL ÁREA DE SALUD

¿En qué trabajan actualmente, en una época en la que se necesita mucho ingenio para innovar y cumplir las previsiones?

—“En este momento estamos concentrados en presentar al mercado algo sobre un tema en el cual no hemos estado presentes hasta ahora, que es en el área de salud. Llevamos trabajando en este proyecto desde el año 2010, se llama CitasOnNet, es el servicio que pone de acuerdo a pacientes, médicos y hospitales con un sistema muy ágil de transacciones, y empieza por la agenda médica. Los médicos plantean una agenda médica en la cual se organiza su jornada laboral, sus preferencias con los pacientes y más tarde se subirá a la red para que los pacientes puedan determinar una primera cita. En este sentido, la primera relación entre un paciente y un doctor puede ser

una consulta privada, pero también puede estar dentro del ámbito de la Seguridad Social o del ámbito de una compañía aseguradora. Si la compañía quiere, esa agenda que estamos tramitando, efectúa la facturación mensual de todos los pacientes vistos por ese médico para cualquier aseguradora. En este campo de la medicina Europ Assistance no va a actuar de forma directa, ya que no tenemos un cuadro médico, ni hospitales regidos por nosotros. Lo que sí buscamos es facilitar las relaciones profesionales, jurídicas y económicas que se producen siempre entre los pacientes, médicos y hospitales. El pasado uno de enero comenzó con una aseguradora de tamaño medio en España, y el mes que viene tendremos otras cuatro más funcionando”.

Juan Carlos Guzmán continuó:

—“Europ Assistance en España sigue siendo una referencia en el mercado. El tener un equipo de trabajo que ha estado junto desde hace doce años nos ha dado fuerza y además, un reconocimiento



El Director General nos mostró el departamento donde se canaliza la asistencia.

como personas que intentamos hacer nuestro trabajo de una manera eficaz, clara y honesta”.

SOBRE ANEAC-FENEAC:
 “LA RELACIÓN CON LA DIRECTIVA Y CON TODOS SUS MIEMBROS ES MAGNÍFICA. TANTO ES ASÍ QUE CASI TODOS SON PROVEEDORES NUESTROS DESDE LOS AÑOS 80”.

¿Qué relación mantiene Europ Assistance con ANEAC-FENEAC?

- “Nosotros conocemos desde hace muchos años a la Federación y a la Asociación y hemos trabajado con ellos en un aspecto de colaboración plena. Conocen lo que pensamos, nosotros y gracias a la Asociación, conocemos lo que piensan los profesionales del sector y hemos estado participando en todos los foros y reuniones conjuntamente. La relación con la di-

rectiva y con todos sus miembros es magnífica. Tanto es así que casi todos son proveedores nuestros desde los años 80.

¿Qué opinión le merece el asociacionismo de un sector, tan separado e individualizado anteriormente?

– “Esto es una realidad innegable y en este sentido la unión hace la fuerza. Hablamos de una fuerza intelectual, un concepto de profesionalismo de un sector que en un momento determinado estaba atomizado y que, viendo la profesionalidad, la tecnología, la modernidad de las unidades, hemos ido avanzando. En mi opinión, lo más importante de la Asociación, es que para ser miembro tienes que cumplir esos mínimos requeridos”.

¿Qué exigen a sus proveedores en materia de seguridad vial y prevención de riesgos laborales?

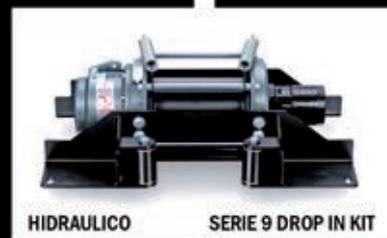
– “Se exigen documentos como la matriculación, licencia, seguri-

dad social de los empleados, declaración de la agencia tributaria y la póliza de responsabilidad civil. Después auditamos todos los vehículos, al menos dos veces al año, en una inspección más amistosa que inquisitiva en la que veremos el estado técnico del vehículo. También realizamos un estudio fotográfico que queda en nuestros archivos de cómo esa unidad mantiene su imagen externa, su cuidado y su funcionalidad”.

SOBRE LA V-24 Y LA NUEVA REGLAMENTACIÓN:
 “HOY EN DÍA, EUROP ASSISTANCE NO LO EXIGE, PERO SÍ LO VALORA MUY POSITIVAMENTE. ESPERAREMOS LA ENTRADA EN VIGOR DE LA NUEVA REGULACIÓN Y A PARTIR DE ESE MOMENTO LA OBLIGATORIEDAD SERÁ EVIDENTEMENTE EXIGIDA”



TODO EN CABRESTANTES



HIDRAULICO SERIE 9 DROP IN KIT



HIDRAULICO 20 XL/30 XL



HIDRAULICO HV-8/HV-10



ELECTRICO WOLF 12.0

implementos, s.a
 IMPORTADOR EXCLUSIVO
 General Pardiñas, 112 Bis · 28006 Madrid
 Telf: 91 562 38 98 / Fax: 91 562 11 85
 > www.implementos.com <

¿Exigen a sus proveedores que trabajen el auxilio en carretera, que tengan canjeado el permiso de circulación (V-24) y que estos vehículos vayan equipados adecuadamente según la normativa?

—“Estamos absolutamente al tanto de la legislación y de lo que se pretende. Hoy en día, Europ Assistance no lo exige, pero sí lo valora muy positivamente. Aquellas empresas que lo tienen, son valoradas en nuestra calificación de proveedores de forma positiva. Al ser un tema que cambia en los próximos meses, esperamos la entrada en vigor de la nueva regulación y a partir de ese momento la obligatoriedad será evidentemente exigida”.

“UN PROVEEDOR NUESTRO DEBE TENER UNA CALIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN QUE HA APROBADO PREVIAMENTE, SI NO, NO PODRÍA TRABAJAR CON NOSOTROS”

¿En los depósitos de vehículos, exigen que las instalaciones de sus proveedores estén debidamente acreditadas en todos los conceptos legales, para garantizar su custodia?

—“Un proveedor nuestro debe tener una calificación y clasificación que ha aprobado previamente, si no, no podría trabajar con nosotros. Además de esto, los recintos han de estar vallados, techados y que exista un seguro de responsabilidad civil sobre las unidades depositadas”.

ELEMENTOS MÓVILES, COMO LOS CARTELES DE LOS AUTOBUSES, EN LUGAR DE LA ROTULACIÓN COMERCIAL

¿Qué opinión le merece la exigencia de la rotulación comercial de las grúas?

—“Desde hace tres años realizamos un esfuerzo de reflexión colectiva con todos los intervinientes

(el equipo comercial, el equipo de operaciones, la gente de asistencias, etc.) y pusimos encima de la mesa todos los pros y contras sobre la rotulación de vehículos desde el punto de vista de la compañía de asistencia. Llegamos a la conclusión de que nosotros no íbamos a rotular nuestros vehículos, porque entendemos que las grúas cuanto más visibles, mejor. Lo que sí estamos pidiendo, son esos elementos móviles donde puede colocarse “tu imagen” (como el sistema de los autobuses, cuyos carteles van variando). Por eso opinamos que la cercanía, el aprovechamiento y la productividad que se puede obtener de una flota con este sistema, es muy positivo”.

“EL SERVICIO QUE DIRIGE JAVIER MARTÍN DE COLABORADORES Y SELECCIÓN DE PRESTATARIOS CADA DÍA AFINA MÁS SUS EXIGENCIAS. LAS PERSONAS QUE TRABAJAN CON EUROP ASSISTANCE HAN COMPRENDIDO NUESTRO MENSAJE Y VAN MEJORANDO CON NOSOTROS”

“PEDIMOS UNA PUESTA AL DÍA DE NO SÓLO LAS UNIDADES Y LOS SERVICIOS TECNOLÓGICOS, TAMBIÉN ES VITAL LA EDUCACIÓN, LA CULTURA, LA PRESENCIA ETC.”

¿Qué exigen a sus proveedores para que trabajen con Europ Assistance? ¿Cuál es su nivel de satisfacción?

—“Europ Assistance es una compañía agradecida y reconocida al servicio que todos estos profesionales nos han dado. Nuestros clientes nunca han tenido la oportunidad de conocernos, son nuestros clientes porque tienen algo asegurado con nosotros, pero no han tenido relación con nuestra gente. Por lo tanto nuestros clientes están satisfechos con el trato

y el servicio que reciben de parte de los profesionales de las grúas y demás vehículos. Por eso estamos agradecidos. El servicio que dirige Javier Martín de colaboradores y selección de prestatarios cada día afina más sus exigencias. Las personas que trabajan con nosotros son personas que han comprendido nuestro mensaje y van mejorando con nosotros. Pedimos una puesta al día de no sólo las unidades y los servicios tecnológicos, también es vital la educación, la cultura, la presencia etc. Entendemos que tenemos que ofrecer al mercado soluciones nuevas, de mayor calidad y además a precios competitivos”.

EL PAGO A LOS PROVEEDORES SERÁ ADELANTADO

Algunos de sus proveedores me piden que le pregunte sobre la posibilidad de adelantar los plazos de pago de los servicios.

- “A partir del día uno de marzo, todas las comunicaciones que hacíamos de los pagos (que iban por cheques bancarios) van a ser sustituidos por transferencias del mismo banco, con lo cual, esos dos o tres días de correo se suprime. Además, la compañía tiene ya orden a partir del 16 de febrero, de adelantar quince días los pagos. Por lo tanto, de esos 60 días pasaremos en el peor de los casos, a 45 y además con la mejora de esos dos o tres días de la transferencia”.

Para terminar Juan Carlos Guzmán quiso añadir:

- “La Asociación y la compañía tenemos una relación muy cercana. El mundo de los negocios no es el mundo ideal, ya que hay intereses por todos los lados, pero debemos intentar que sean intereses que confluyan hacia objetivos comunes”.

Julián Santamarina



Nueva dirección:
Polígono Industrial Guadiel
Avda. de Linares, 16-17

Teléfono Central: 953 67 80 41 – 38
Teléfono Fax Comercial: 953 67 63 52
Móvil: 600 51 24 84 (Miguel Peragón Ortega)
e-mail: gerencia@carrocerias-peragon.com
Web: www.carrocerias-peragon.com
23210 GUARROMÁN - JAÉN



REMOLCADOR 4X4 DE VEHÍCULOS Y MOTOS

RAMPAS
 MANUALES E
 HIDRAULICAS
 PARA EL TTE. DE
 MOTOS CON
 CABESTRANTES,
 SOPORTE DE
 RUEDA
 DELANTERA,
 ETC.



REMOLCADOR CHASIS PARA
 AYUNTAMIENTOS



PLATAFORMAS PORTAVEHICULOS CON
 ARTICULACION TRASERA



REMOLCADORES PARA
 VEHÍCULOS PESADOS



PLATAFORMA CON
 SISTEMA CORREDERA



DISPOSITIVOS DE
 ARRASTRE O
 CUCHARAS BIEN
 PARA CAMIONES
 LIGEROS O
 PESADOS



PLATAFORMA A
 GUSTO DEL
 CLIENTE

REMOLCADOR 4X4
 PARA
 AYUNTAMIENTOS



PLATAFORMA
 PARA 2 Ó 3
 VEHÍCULOS

Cualquier otro producto que este interesado y no lo vea en esta información no dude en consultar.

IMPORTANTE: Todos nuestros carrozados están adaptados a las nuevas legislaciones y homologaciones.

¡¡Nuestro objetivo es la seguridad del gruista!!

CON LA GARANTIA DE UNA MARCA:



Nuestro secretario general, Jesús Domínguez, consigue el subcampeonato extremeño de Autocross...



Crónica de una temporada

Según las propias palabras de Jesús Domínguez, si tuviera que definir la temporada 2011, podría hacerlo como una temporada de superación, aprendizaje y consolidación. A pesar de la tristeza que produce la pérdida del campeonato, Jesús se encuentra alegre porque un segundo puesto es un buen resultado para como empezaron el año. - Siempre dicen que el segundo es el primero de los perdedores, yo digo que prefiero perder siendo segundo.- comentó Jesús.

La temporada 2011 comenzó el 2 de Abril, en el Autocross de Talavera. Primera carrera puntuable para el Campeonato de Castilla la Mancha. El coche estaba a punto y Jesús tenía muchas ganas de competir. Por desgracia los coches en Talavera corren mucho y nuestro piloto no consiguió buenos re-

sultados en los entrenos. Después de hacer unas semifinales sin demasiado brillo, porque el coche no acompañaba, salió en la final en la séptima posición. A falta de tres vueltas para el final y como consecuencia de una mala trazada, pisó un talud que le hizo dar dos vueltas de campana. El coche quedó

destrozando y con ello toda la pretemporada 2011.

Dos vueltas de campana estuvieron a punto de mandar al traste toda una temporada

Gane en tranquilidad: Ponga sus riesgos en manos de los mejores profesionales



EMPRESA LÍDER EN EL SECTOR

**Correduría recomendada por
ANEAC - FENEAC**

En su afán innovador y con la intención de ofrecer el mejor producto del mercado, Sanz&Domeccq ha acordado con la Mutua Madrileña, un colectivo cerrado de ANEAC-FENEAC, para los vehículos particulares de los socios, empleados, familiares y amigos, con primas y coberturas excepcionales.

La póliza de asistencia se contratará aparte y todos los servicios de auxilio que se produzcan en el colectivo, revertirán en los socios que hayan colaborado.

**Contrate sus pólizas anuales
y pague cómodamente en 6 ó 10 mensualidades**

**Avda. Santa Eugenia, 29 (local comercial) · 28031 Madrid
Telf.: 91 301 31 80 · Fax: 915 343 471**



Jesús perdió mucho ánimo, pero con fuerzas renovadas se dispuso a preparar una nueva carrocería. En ese momento comenzó su andadura y su peor pesadilla.

Al hacer el nuevo coche decidió aprovechar el motor que tenía montado, de esta manera y en un tiempo record de solo mes y medio consiguió hacer un coche de carreras totalmente nuevo para afrontar el campeonato extremeño. Lo que no sabía es que ese motor iba a ser la mayor pesadilla hasta bien entrado el verano.

Comenzó en mayo, en el Autocross de Logrosán, un circuito de sobra conocido para nuestro piloto. La carrera no marchó bien, pues hacía unas salidas espectaculares pero a las dos vueltas el motor se venía abajo. Sentía impotencia y rabia y tras intentar arreglar el problema en boxes terminó sexto en la carrera.

La siguiente parada del campeonato les llevaba al Autocross de Jerez. Aparentemente creían que el problema de motor estaba solucionado, pero en el mundo de las carreras no hay que dar nada por sentado, y volvió a fallar el coche,

rompiendo a falta de dos vueltas para el final. Este resultado le relegaba a la decimocuarta puesto del campeonato.

Por fin un motor ganador

Llegó el parón veraniego y era hora de tomar decisiones. Tras contactar con Clemente Arroyo Competición, consiguió por fin un motor ganador y sobre todo un nuevo amigo.

Llego la hora de probar la nueva máquina, y el sitio fue el Autocross de Zafra, uno de los circuitos por excelencia del Campeonato Extremeño. Circuito rápido y técnico. Con unos entrenamientos bastante discretos, consiguió colocarse en la segunda línea de la parrilla para acabar en las semifinales tercero. Esto ya era otra cosa. El comportamiento del coche era fantástico, el paso por curva y las trazadas eran una maravilla. Ya en la final consiguió colocar-

se segundo, y después de una bonita lucha con el primero, terminó en segunda posición. Mejor resultado del año y de su palmarés.

Jesús estaba muy contento y tenía coche para luchar. En ese momento sabía que había cambiado su suerte y que el nuevo coche le depararía buenos momentos.

Primera victoria y dedicatoria especial





La siguiente carrera fue en Mérida. Después de una semana con gripe, se presentó a correr en unas condiciones anímicas lamentables. La muerte de su tío estaba muy reciente y quiso sacar fuerzas de flaqueza para dedicarle una victoria allá dónde se encontrase. En los entrenamientos marcó el segundo mejor tiempo. En la final, después de una salida accidentada que le llevó a dar un paseo por el campo, volvió a pista en segunda posición, haciéndose finalmente con el triunfo. Fue un momento muy especial, sobre todo por la dedicatoria a su tío. Había conseguido la pole y la victoria. Jesús estaba eufórico. Después de este resultado se colocaba tercero en el cam-

peonato. La remontada había empezado.

La siguiente carrera fue en Galisteo. Con mucho ánimo terminaron la carrera en cuarta posición, que le valió para liderar el campeonato.

En la siguiente carrera tocaba defender el liderato, pero un compañero y amigo fue muy fino y consiguió ganar la carrera, arrebatando a Jesús la primera posición de la tabla.

Se enfrentaban a la última carrera y solo les distanciaban unos pocos puntos, por lo que

el campeonato se decidiría en la final.

Jesús Domínguez: *“El balance es muy positivo, porque ha quedado demostrado que con trabajo y con tesón al final las cosas salen”*

Era diciembre, se disputaba el último autocross, el escenario era de nuevo Zafra, un circuito que les beneficiaba. Salieron con fuerza, pero los ánimos y la mecánica no acompañaron. Por problemas con el carburador terminaron quintos, perdiendo así toda opción de ganar el campeonato. Una pena, pues la remontada fue toda una locura.

Jesús nos comenta para concluir su crónica:

—No obstante y después de haber repasado todo el año, el balance es muy positivo, porque ha quedado demostrado que con trabajo y con tesón al final las cosas salen, también hay que ser buen piloto y saber cuidar la mecánica en la pista, eso es muy importante. Por otro lado el campeón es amigo mío y en cierta manera todo queda en casa, pues no hay que olvidar que las carreras no es solo correr, hay buenos momentos, hay amigos, hay familia, y sobre todo nunca faltan los filetes empanados, los pimientos y la tortilla.





Pioneros en la fabricación de grúas para transporte, rescate, asistencia y retirada en ciudad...



25 años al servicio del sector de Auxilio en Carretera

Foima fue fundada en el año 1987, siendo la empresa pionera en España en la fabricación de grúas para el transporte de vehículos, rescate, asistencia y para la retirada en ciudad.

Una empresa familiar, formada por 40 profesionales dedicados al servicio de sus clientes pertene-

cientes principalmente al sector de la asistencia.

Desde hace 25 años trabajan para ofrecer un producto tecnológico de calidad y un servicio rápido y eficiente que permite a sus clientes desarrollar su trabajo con las máximas garantías.

La confianza que las empresas de asistencia han depositado en los productos de Foima a lo largo de estos 25 años, les ha permitido una constante evolución.

Desde las primeras instalaciones de 600 m² en el año 1987, pasando por los 1.200 m² en el año 1994, llegaron al año 2000 con las



actuales instalaciones de 10.500 m² y unas oficinas de 400 m².

A la vanguardia de la innovación y el servicio

Su estratégica ubicación, a 15 km de Barcelona, aeropuerto y Renfe - Ave, les permite el traslado en 15 minutos por medio de la Autovía A2.

Desde sus orígenes, se posicionaron como una empresa líder en la fabricación de grúas para el rescate y la asistencia, no sólo por la cantidad de grúas fabricadas para el mercado nacional y exportación, sino también por estar siempre a la vanguardia de la innovación y el servicio.

Certificados ISO 9001 y UCA

Foima tiene los certificados según norma ISO 9001 desde 2004, como reconocimiento a la calidad

de sus procesos de diseño, fabricación y comercialización. Disponen también de la certificación UCA desde 2009, estando homologados por los principales fabricantes de vehículos comerciales: Nissan, Iveco, Renault, Mitsubishi Canter, Isuzu, Peugeot, etc.

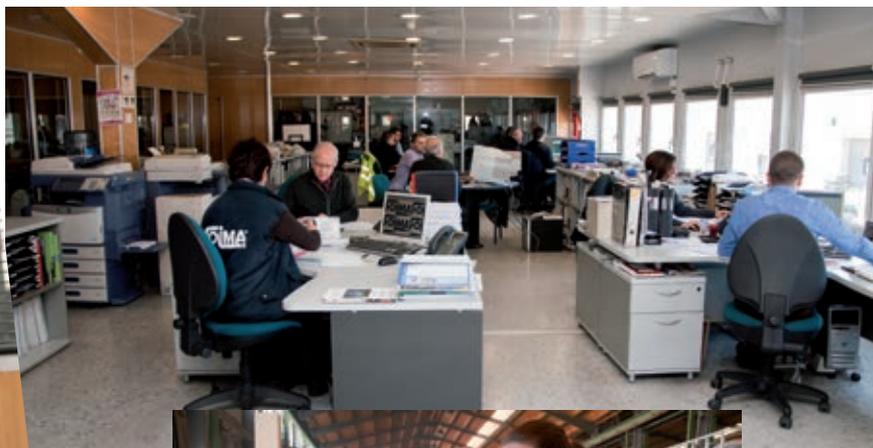
Los principales productos que fabrican son las plataformas portacoche ligeras y pesadas, de un piso y de doble piso; grúas para el servicio de recogida en ciudad; grúas sobre vehículos 4x4 para el trabajo en parkings y garajes; equipos remolcadores y todo tipo de accesorios para el servicio de auxilio y asistencia.

Sobre la difícil situación económica que todos estamos sufriendo, Jesús Martínez, propietario y fundador de Foima, nos comentó:

Jesús Martínez:
“Nuestros años de experiencia en el sector nos animan a seguir trabajando con la misma ilusión y ánimo que siempre”

—A nadie se le escapa la complicada situación económica que





actualmente estamos atravesando. Sin embargo, nuestros años de experiencia en el sector nos animan a seguir trabajando con la misma ilusión y ánimo que siempre. Y no sólo eso, sino incluso insistiendo en la mejora de nuestros productos para que sean más eficientes y eficaces, con el fin de que nuestros clientes optimicen sus servicios.

Colaboradores de ANEAC-FENEAC desde su fundación

Martínez continuó:

—Animamos a todos los clientes a continuar trabajando con FOIMA. Por

nuestra parte, seguimos colaborando con ANEAC- FENEAC desde su fundación, para hacer posible que las empresas del sector dispongan de facilidades para desarrollar todo aquello relacionado con su actividad.

Con motivo de sus Bodas de Plata, Foima realiza una importante oferta para sus clientes

Jesús Martínez quiso concluir con una importante oferta dirigida a todos sus clientes:

—Aprovechando la celebración de nuestro 25 aniversario, todos aquellos clientes que decidan confiar en nosotros y adquieran durante este año una plataforma portacoche o una grúa de arrastre, serán obsequiados con un

Pack de Seguridad Vial, compuesto por extintor, armario extintor (en caso de montaje exterior), chaleco reflectante, llavero reflectante y señalización especial en el equipo.

Sin duda una interesante oferta realizada en tiempos complicados, que reafirma la apuesta y colaboración, que desde sus inicios Foima ha mantenido con nuestro colectivo.

Julián Santamarina





Asistencia 24 horas

925 80 40 33

Ctra. de Cervera, km. 0,800
Tel.: 608 325 286 - 607 621 156
Fax: 925 82 34 35
Apdo. Correos: 455
45600 Talavera de la Reina • Toledo



El servicio de asistencia más ágil y profesional los 365 días del año



www.jdelao.com
e-mail: gruas@jdelao.com

Emilio Domínguez del Valle.
Abogado. Asesor Jurídico de ANEAC-FENEAC



UN VISTAZO A LA NUEVA REFORMA LABORAL

Ha sido una esperada noticia por empresas y trabajadores la publicación en el BOE de 11 de febrero del Real Decreto-ley 3/2012, de 10 de febrero, de medidas urgentes para la reforma del mercado laboral.

En el mismo se introducen importantes medidas en relación a todo el mercado laboral, si bien en este artículo nos centraremos en las principales que se adoptan en referencia al despido, la modificación de las condiciones de trabajo y las nuevas contrataciones.

1.- MODIFICACIONES EN MATERIA DE DESPIDO

1.1. La reforma laboral, fortalece el despido objetivo fundado en razones económicas, organizativas, técnicas o de producción. Es un despido por el que se paga una indemnización equivalente a 20 días de salario por año trabajado, con un máximo de 12 mensualidades.

En los últimos años, por diversas circunstancias, el medio más frecuente de despedir era el llamado despido disciplinario improcedente, o despido exprés: por el que se pagaba una indemnización equivalente a 45 días por año de servicio, con un máximo de 42 mensualidades. El empresario no tenía que alegar ninguna causa para despedir, y los efectos del despido eran inmediatos, con tal de que se pagara inmediatamente el dinero al trabajador (en un máximo de 48 horas). En cierta medida como el empresario admitía no tener motivos para prescindir del trabajador, por esa ausencia de motivos, pagaba más.

Ahora, la reforma prohíbe usar este procedimiento y lo elimina. Y elimina también los salarios de trámite que percibía el trabajador en caso de juicio y posterior declaración de improcedencia. Ahora se entiende a priori que el despido está justificado en circunstancias objetivas (pagando 20 días por año), y el trabajador puede recurrir a los tribunales si no está de acuerdo. Si luego el Juzgado de lo Social entiende que el trabajador tiene razón, que el despido no está justificado por razones objetivas (económicas, técnicas, organizati-

vas o de producción), se abre entonces la vía a recibir una indemnización más elevada. Que será de 33 días por año trabajado con el tope de 24 mensualidades. Eso sí, los contratados antes de la reforma (la inmensa mayoría de los trabajadores) podrán recibir 45 días por año por el tiempo de contrato hasta el momento de la entrada en vigor de la reforma: sus derechos acumulados hasta ese momento se mantienen.

La reforma facilita al empresario que el coste del despido se sitúe en 20 días por año con tope de 12 mensualidades, porque además de convertirlo en el despido estándar, el texto de la reforma precisa exactamente las razones que justifican el despido por causas económicas: "Se entiende que concurren causas económicas cuando de los resultados de la empresa se desprenda una situación económica negativa, en casos tales como la existencia de pérdidas actuales o previstas, o la disminución persistente de su nivel de ingresos o ventas. En todo caso, se entenderá que la disminución es persistente si se produce durante tres trimestres consecutivos".

Al precisar que tres trimestres seguidos de bajada de ingresos o ventas son suficientes para despedir con este procedimiento, el papel del Juez de lo Social se debería limitar a constatar si esta situación se produce o no: si es así, 20 días; si no, 33. Antes, el Juez tenía más posibilidades de determinar en qué consistía una "situación económica negativa", dando casi siempre la razón al trabajador en caso de duda.

Pasando a la casuística, en el supuesto de practicar hoy un despido y que el Juez entienda que el despido es improcedente. ¿Cuánto debe pagar la empresa, 45 días o 33? ¿con un tope de 42 mensualidades o de 24?, dependerá de cuándo se hubiera hecho el contrato (antes o después de la reforma) y de cuánto tiempo lleve contratado el trabajador. Los casos son muy variados y se pueden ver en el cuadro-resumen anexo (*):

1.2 Cambios en el despido por absentismo laboral

Antes, para despedir a un trabajador por faltar al trabajo (absentismo) tenían

que darse dos condiciones: faltas del propio trabajador ("el 20% de las jornadas hábiles en dos meses consecutivos, o el 25% en cuatro meses discontinuos dentro de un periodo de doce meses") y del conjunto de la plantilla (cuando el "índice de absentismo total de la plantilla del centro de trabajo supere el 2,5% en los mismos periodos de tiempo"). Ahora se suprime el requisito del absentismo colectivo, así que el despido por faltar al trabajo depende sólo de las ausencias del trabajador. Los despidos por este motivo pagan 20 días con un máximo de 12 mensualidades. Conviene recordar que las faltas por enfermedad o accidente no laboral que duren menos de veinte días cuentan como absentismo para esta forma de despido.

2.- MODIFICACION DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO (SALARIOS, JORNADA, HORARIOS, ETC.)

Otro gran cambio que trae la reforma laboral es facilitar al empresario poder cambiar las condiciones de trabajo de sus empleados.

Se facilita modificar sustancialmente las condiciones de trabajo, en materia de salarios, jornada, turno, funciones, etc., al ampliar las posibilidades por las que la empresa puede recurrir a esta práctica. Se señala que estas modificaciones estarán justificadas "cuando existan probadas razones económicas, técnicas, organizativas o de producción. Se consideraran tales las que estén relacionadas con la competitividad, productividad u organización técnica o del trabajo en la empresa". El procedimiento para efectuar estas modificaciones queda como sigue: el empresario comunica sus intenciones al trabajador al menos 15 días antes de que se apliquen, y si el trabajador no está de acuerdo queda facultado para rescindir su contrato (con 20 días de indemnización, y un máximo 9 mensualidades) o tendrá que recurrir a los tribunales por entender que la empresa no puede plantear esa modificación y que ha de ser

repuesto en sus anteriores condiciones. En el caso de que las modificaciones sean colectivas (afecten a un amplio grupo de trabajadores), se abre un periodo de consultas no vinculantes con los representantes de los trabajadores (en un máximo de 15 días); si no hay acuerdo, la decisión de la empresa será ejecutiva (aunque los trabajadores pueden también rescindir su contrato o acudir a los tribunales a combatir dicha modificación, como en el caso de las modificaciones individuales).

Las diferencias con el modelo anterior a la reforma son varias: primero, que antes las exigencias para recurrir a esta medida eran mayores (pues el ET decía que "se entenderá que concurren las causas a que se refiere este artículo cuando la adopción de las medidas propuestas contribuya a prevenir una evolución negativa de la empresa o a mejorar la situación y perspectivas de la misma a través de una más adecuada organización de sus recursos, que favorezca su posición competitiva en el mercado o una mejor respuesta a las exigencias de la demanda"). Y sobre todo la novedad es que antes la cuantía de los salarios no estaban incluidos en las materias que podían ser objeto de modificación sustancial.

También se simplifican los requisitos en términos parecidos para que el empresario recurra a dos formas específicas de modificación de las condiciones de trabajo: la movilidad geográfica (cambio de centro de trabajo que exige cambios en la residencia del trabajador) y movilidad funcional (cambio de las tareas que desempeña).

3.- NUEVO CONTRATO PARA EMPRENDEDORES

La reforma laboral crea un nuevo tipo de contrato indefinido para autónomos y pymes (menos de 50 trabajadores) que, además de estar fuertemente bonificado en caso de que un empresario contrate a un menor de 30 años como primer empleado (3000 euros de rebaja fiscal más bonificaciones a Seguridad Social superiores en todo caso a 1100 euros/año), o a un parado (sea su primer empleado o no), presenta dos características especialmente notables:

- Se establece un periodo de prueba de un año (el doble del máximo periodo de prueba existente hasta ahora), que posibilita que el empresario resuelva el contrato antes de un año sin pagar ninguna indemnización.
- Además, los parados contratados con esta modalidad a los que les quede sin percibir prestación por desempleo podrá complementar su salario mensual con hasta el 25% de la prestación que le correspondiera.

(*) Cuadro-resumen: Como quedan las indemnizaciones por despido a partir de 12.2.2012

Indemnizaciones por extinción del contrato de trabajo		
Causa de indemnización	Días de salario por año de servicio	Máximo de mensualidades
Por voluntad conjunta del trabajador y del empresario		
Mutuo acuerdo entre las partes	Sin indemnización ni subsidio de paro	
Extinción del contrato de obra y servicio determinado y eventual por expiración del tiempo convenido	8 a 12	No hay
Por voluntad del trabajador		
Dimisión o abandono	Sin indemnización ni subsidio de paro	
Por alteración del horario de la jornada o turnos	20	9
Por traslado del centro de trabajo que implique cambio de residencia	20	12
Por incumplimientos graves del empresario	33	24
Por voluntad del empresario		
Despido colectivo:		
• Procedente	20	12
• Improcedente	33(1)(2)	24
Despido por causas objetivas:		
• Procedente	20	12
• Improcedente (e improcedente con contrato de Fomento de trabajo)	33	24
Despido disciplinario:		
• Procedente	-	No hay
• Improcedente	33(1)(2)	24
Por otros motivos		
Muerte, incapacidad o jubilación del empresario	1 mes	No hay
Extinción de la personalidad jurídica de la empresa	20	12

(1) Contratos efectuados por PYMES (menos de 50 trabajadores) durante el primer año de trabajo despido posible sin indemnización (extensión del periodo de prueba).

(2) Si el trabajador tiene un contrato anterior a la publicación de la reforma, hasta la fecha de la reforma se hará el cálculo sobre 45 días, después de la fecha entrada en vigor norma 33 días, máximo de 24 o 42 mensualidades. **Ejemplos:** 1) Contrato fijo después de la entrada en vigor de la reforma (12 de febrero de 2012), cobrará en caso de despido improcedente 33 días por año, con un máximo de 24 mensualidades. 2) Contrato fijo de 45 días por año antes de la reforma, y lleva contratado menos de 16 años, lo máximo que puede llegar a cobrar serán 24 meses de salario. Se le contarán 45 días por año por los años de contrato antes de la entrada en vigor de la reforma, y 33 días por año por los años de contrato de después, pero el límite temporal a la indemnización serán los 24 meses de salario fijados por la reforma. 3) Contrato fijo de 45 días antes de la reforma, y lleva entre 16 y 28 años contratado antes de la entrada en vigor, el número de meses de indemnización que cobrará será el que le correspondiese en la fecha de entrada en vigor de la reforma, con independencia de cuándo se produzca el despido. Así, si llevaba en la empresa 20 años en el día en que entró en vigor la reforma, cobrará como máximo 30 meses (a 45 días por año) aunque trabaje en su empresa 8 años más hasta que le despidan de forma improcedente. 4) Si tenía un contrato fijo de 45 días por año antes de la reforma, y llevaba al menos 28 años contratado, en caso de despido improcedente cobrará 45 días por año con 42 mensualidades. Éste es el único caso en el que un trabajador podrá llevarse el máximo de indemnización previsto con el anterior sistema. **Desaparecen los salarios de tramitación, salvo para el caso de readmisión del trabajador en la empresa.**

Tablón de Anuncios

SE VENDE REMOLCADOR

REMOLCADOR MAN 3 EJES CON PALAS Y PLUMA DE 44 TONELADAS, AÑO 2007, POCOS KMS, CARROZADO EN OMARS. TELF: 629 691 695.

SE VENDE FORD TRANSIT

SE VENDE FORD TRANSIT. PMA 3.500KG. CARROCERIA ENCABO, CON PLATAFORMA DE ALUMINIO. 140.000KM. PRECIO A CONSULTAR. INTERESADOS LLAMAR AL 676 238 676 Y PREGUNTAR POR MIGUEL.

SE VENDE GRUA IVECO ML100E21 Y ML120E24

Se vende Grúa IVECO ML100E21 capacidad (2 vehiculos). PRECIO 35.000€.

Se vende Grúa IVECO ML120E24 extensible, capacidad (3 vehiculos). PRECIO 40.000€.

INTERESADOS PREGUNTAR POR TEO 609 179 112.



SE VENDE GRUA CLASICA



VENDO GRUA CLASICA MARCA DODGE, AÑO 1965, IDEAL PARA EXPOSICION Y PUBLICIDAD. PRECIO: 14.000 € .CONTACTO RAIMUNDO TLF 620 254 507

SE VENDE GRUA

VENDO IVECO EUROCARGO 9E170 CARROCERIA ENCABO DE PLATAFORMA 6.5 METROS CON CUCHARA, CABRESTANTE HIDRAULICO DESPLAZABLE CON MANDO A DISTANCIA. DIRECCION, ELEVACION, AIRE. MANTENIMIENTO AL DIA EN PERFECTO ESTADO DE USO CON 355.000 KM DEL AÑO 2006. CONTACTO: RAUL, TELF. 646 977 053. PRECIO: 27.000€



SE VENDE PATROL CON PALAS AÑO 94

SE VENDE PATROL CON PALAS, AÑO 94, EN PERFECTO ESTADO DE MECANICA, EXTERIOR E INTERIOR. PRECIO A CONSULTAR. CONTACTO: CARLOS 663 157 000 (MADRID)

SE VENDE GRUA MITSUBISHI CANTER

Mitsubishi Canter, Año Julio 2009, Kilometros: 174.000, Carga útil 2.750 kg, MMA 7.500 kg,

Dotada con plataforma y cuchara, Mando Multifunción para todas funciones de la plataforma, Abs, Airbag conductor, dirección asistida, A/A

Precio 35.000 € + IVA, Teléfono contacto: 609 290 340



COMPRO REMOLCADOR

COMPRO, REMOLCADOR 3 o 4 EJES, CON O SIN PLUMA, EN BUEN ESTADO. PAGO AL CONTADO.

CONTACTO : Salvador Boada Albó TEL. 620 226 515

SE VENDE NISSAN CABSTAR

SE VENDE NISSAN CABSTAR. 3 AÑOS Y MEDIO. MATRICULA 8829-DML. GRUA CON PALAS Y CUCHARAS. PRECIO 12.000 € LE QUEDA UN AÑO Y MEDIO DE LEASING.

INTERESADOS LLAMAR AL 656 596 612.

SE BUSCAN EMPRESAS QUE REQUIERAN CONDUCTORES

SE BUSCAN EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA QUE REQUIERAN CONDUCTORES PARA LA INCORPORACION A SU EMPRESA. PREGUNTAR POR ANTONIO. 608 407 234

SE VENDE IVECO

VENDO IVECO EUROCARGO 2002 EN PERFECTO ESTADO. PMA 8000KGS; TARA 4500; PLATAFORMA NARROS DE 6.0MTS POR 2.40MTS. PRECIO: 22.000€ INTERESADOS LLAMAR AL 663 157 000 PREGUNTAR POR CARLOS (MADRID)

SE VENDE GRUA ECO-100

SE VENDE GRÚA MODELO ECO-100 CON TARJETA NACIONAL. BUEN ESTADO. PARA CARGA DE 2.000 KG. PESO MÁXIMO DE 5.600KG. PREGUNTAR POR ANTONIO. 608 407 234

VOLQUETES Y CARROCERÍAS

ENCABO S.A.



**Especialistas en construcción de plataformas portavehículos
adaptables a todos los fabricantes de vehículos**



**PLATAFORMA PORTAVEHÍCULOS
DOBLE PISO CON PALA**



**PLATAFORMA
PORTAVEHÍCULOS DOBLE PISO**



**PLATAFORMA
METALICA
PARTIDA**



PLATAFORMA DE ALUMINIO



PLATAFORMA METÁLICA

**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
Visite nuestra nueva página Web:
www.carroceriasencabo.com**



Llévate un Pack de Seguridad Vial por la compra de una grúa.

