

ANInfoEAC

Núm. 34- AÑO 2012

ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA

ASAMBLEAS:

- Madrid
- Andalucía
- Castilla-León
- Galicia
- Cantabria

Auxilio en carretera a vehículos pesados: Un trabajo costoso y altamente especializado



**DANIEL
CORNUDELLA**
Director Asistencia
en Viaje RACC



Feria  **2012**
Santa
Susanna

**Prevención Riesgos Laborales:
Formación a medida para el sector**

ESTE ES UN TRABAJO PARA...



NUEVA DAILY HECHA PARA UN SUPERHÉROE



TM & © DC Comics.
© 1998 DC. TM & © Warner Bros. Entertainment, Inc.
(011)

NUEVA DAILY: SACA AL SUPERHÉROE QUE HAY EN TI

- ◆ **Potente**, con el nuevo motor de 205 HP
- ◆ **Ecológica**, con una amplia gama de motores EEV y Euro 5
- ◆ **Cómoda**, con suspensiones neumáticas y una cabina diseñada en función de sus necesidades
- ◆ **Capacidad** de hasta 17,2 m³
- ◆ **Fuerza** de carga de hasta 4,7 toneladas
- ◆ **Sólida** gracias a su chasis fabricado con vigas de acero
- ◆ **Versátil**, con más de 7.000 configuraciones.

IVECO

www.iveco.es



- 1 Sumario
- 2 Carta Presidente
- 4 II Mesa de Trabajo con Compañías y Clubes Automovilísticos
- 8 Entrevista a Daniel Cornudella
- 14 Auxilio en carretera a vehículos pesados: un trabajo costoso y altamente especializado
- 20 La complejidad en el cumplimiento de la normativa
- 24 Asamblea AMEAC
- 26 Convenio Banco Sabadell
- 28 Asamblea Andalucía
- 32 Reunión de socios en Cazorla
- 34 Asamblea Valladolid
- 36 Asamblea ASEGA
- 40 Miguel Rodríguez Bugarín
- 42 Verónica Tello
- 46 Teniente Coronel José Hermida.
- 50 Asamblea Cantabria.
- 52 Reunión de FENEAC con Mónica Colás.
- 54 Feria Internacional de Auxilio en Carretera Santa Susanna 2012.
- 57 Al día
- 58 Condecoración a nuestro socio y Presidente de ASEXTAC, Jesús Domínguez Cuesta.
- 60 Mercado

RELACIÓN DE EMPRESAS ANUNCIANTES

Empresa	Actividad	Página
Iveco	Fabricación de vehículos industriales Int. Portada	
Tarso	Mandos a distancia para grúas	3
Grúas Sur	Auxilio en carretera 24 horas	5
Vemasur	Fabricantes de carrocerías	7
Grúas Sant Jordi	Asistencia, compra-venta, reciclaje	9
Grúas Marcos	Asistencia 24 horas	13
Grúas Andalucía	Asistencia 24 horas	15
Carbo	Fabricación de grúas	19
Grúas Mallorca		
-Adsum Integria	Prevención de Riesgos Laborales	21
Grúas Docu	Auxilio en Carretera 24 horas	23
Grúas Carmona	Auxilio en Carretera 24 horas	23
Grúas Villanueva	Auxilio en Carretera 24 horas	23
Grúas Sant Andreu	Auxilio en Carretera 24 horas	23
Grúas Albaladejo	Auxilio en Carretera 24 horas	23
Sanz & Domecq	Seguros para profesionales	27
Campos	Asistencia 24 horas	30 y 31
Implementos	Complementos y material profesional	35
Asistencia Diana	Auxilio en Carretera 24 horas	37
Eurogrúas	Grúas rescate	39
Rec. Casal	Reciclaje del automóvil, repuestos	43
Peragón	Fabricación de grúas y carrocerías	47
Myrsa Mulder	Vehículos para salvamento y rescate	49
Grúas Arafo	Auxilio en Carretera 24 horas	53
Encabo	Fabricación de grúas	Int. Contra
Foima	Fabricación de grúas	Contra.

AUTONOMÍAS



Queridos socios y amigos:

Sabemos que nos movemos en tiempos difíciles y desde ANEAC - FENEAC continuamos trabajando con las diferentes instituciones en beneficio de nuestro sector. Pronto vendrán cambios en la fiscalidad, que a más de uno nos traerá quebraderos de cabeza y que intentaremos paliar a través del Comité Nacional de Transporte por Carretera. También la nueva LOTT puede afectar los intereses de nuestras empresas y perjudicarnos a todos los usuarios en materia de seguridad vial, por lo que hemos iniciado conversaciones con la DGT para normalizar esta situación.

Estamos manteniendo reuniones periódicas con los responsables de las principales compañías, para unificar criterios y encontrar soluciones positivas para todas las partes.

Es muy importante que estemos juntos y bien informados de todo cuanto acontece a nuestro alrededor, por ese motivo para el número 34 de INFOANEAC, hemos viajado por las diferentes comunidades, manteniendo jornadas informativas con nuestros socios y amigos. Celebramos la asamblea de la Asociación Madrileña, quien a su vez ha firmado un ventajoso convenio con el Banco de Sabadell. Estuvimos en Galicia con los socios de ASEGA y los principales responsables de la Administración de la Xunta, a quienes expusimos la problemática general y específica de la zona. También en Valladolid celebramos la asamblea de Castilla y León, que reunió al sector de esta extensa comunidad. En Cazorla mantuvimos unas jornadas de encuentro, donde se dieron cita responsables de todas las asociaciones de España, celebrando posteriormente la asamblea andaluza. Terminamos nuestra ruta asociativa en Cantabria, donde se dieron cita numerosas empresas del sector de toda la zona norte peninsular.

Viajamos a Barcelona para entrevistarnos con el director de Asistencia en Viaje del RACC. Estuvimos con la nueva subdirectora General de Intervención y Políticas Viales de la DGT. Realizamos un amplio reportaje, que ilustra nuestra portada, sobre el auxilio en carretera a los vehículos pesados. Tratamos la formación y prevención de riesgos laborales, específica para nuestra actividad.

Por último, además de las habituales secciones fijas, os anunciamos la celebración de la V Feria Internacional de Auxilio y Rescate en Carretera, que tendrá lugar en Santa Susanna entre los días 4 y 7 del próximo mes de octubre y que sin duda es cita obligada para todos nosotros.

Para finalizar, mandaros desde estas líneas un mensaje de ánimo. Aguantaremos esta difícil situación, pero si estamos unidos nos resultará a todos mucho más sencillo.

Un fuerte abrazo.

Rafael Merino Calderón
Presidente ANEAC-FENEAC



FEDERACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA

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

CONSEJO EDITORIAL: Rafael Merino Calderón, 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 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

Políg. Ind. Fuente del Rey, Ctra. Isla Menor Km. 0,200, Nave F · 41703 DOS HERMANAS (Sevilla)

Tels.: 902 19 43 25 · 954 68 96 63 · Fax: 954 68 96 64

www.tarsoman.com

tarsoman@tarsoman.com

Reunió a compañías de asistencia, clubes automovilísticos y representantes de las asociaciones de empresas de auxilio en carretera...

II Mesa de Trabajo organizada por ANEAC-FENEAC



glamento de la V-24 habla de rescatar y transportar mediante grúas, nunca de reparar y transportar utilizando otro tipo de vehículos. En este punto la Federación quedó en facilitarles el borrador del Reglamento de Circulación, para que las compañías de asistencia y clubes automovilísticos apoyasen la publicación en los términos que están redactados, habiendo sido consensuados por el sector en la Administración.

Situación de la V-24, una duda para las compañías y clubes

Otra de las preguntas de las compañías y clubes fue referente a la obligatoriedad o no del canje del permiso de circulación, a lo que Francisco Salinero respondió que está en función del uso al que se va a destinar el vehículo grúa. Citó como ejemplo una grúa destinada a transportar coches nuevos, maquinaria, etc. En este caso no estaría obligada a canjear su permiso. En cambio una grúa cuyo destino sea la recogida y auxilio de vehículos averiados y accidentados en las vías públicas, sí lo estaría, puesto que no podría desarrollar tal actividad de no haber acreditado previamente ante la Jefatura Provincial de Tráfico, disponer del equipamiento necesario para ejercer esa actividad.

También se propuso por parte de las compañías y clubes un sistema único para asignar servicios a los proveedores.

de la Asociación y la Federación, sin duda afectaban a unos y otros.

Una gran participación

Hubo una gran participación por ambas partes. Las compañías y clubes preguntaron sobre el uso de góndolas, vehículos taller y furgones para motos, puesto que el re-

El pasado 19 de abril de 2012, tuvo lugar la II Mesa de Trabajo organizada por ANEAC-FENEAC, que reunía en sus instalaciones de Madrid a compañías de asistencia, clubes automovilísticos y representantes de las asociaciones de empresas de auxilio en carretera. Los temas a tratar sugeridos por Rafael Merino, Presidente



¿Problemas?



Confíe en el líder

Las más importantes empresas y entidades aseguradoras ya lo hacen.

Desde hace más de veinte años, somos una empresa líder en SERVICIOS DE ASISTENCIA en carretera. Trabajamos 24 horas al día orientando nuestros esfuerzos, conocimientos e infraestructura para producir resultados de alta calidad y efectividad con la garantía de contar con la certificación ISO 9001. Para que Ud. no se preocupe de nada.

Nuestra flota está preparada para la asistencia de vehículos pesados, turismos y motos. Incluso disponemos de una unidad todoterreno para llegar a casi cualquier rincón. Además, todas las unidades están dotadas con los más modernos avances tecnológicos y se hallan en contacto permanente con nuestro Centro de Coordinación y Gestión.

Ya sabe, si alguna vez precisa asistencia, confíe en el líder.



902 210 405



Rafael Merino comentó que cada empresa eligiera con quien trabajar, pero que todos recibiesen el servicio de igual forma, apoyando esta sugerencia Francisco Salinero.

En la jornada se trataron temas de máximo interés para todas las partes

Xavier Martí propuso un pliego de condiciones para mejorar el funcionamiento actual y futuro.

Documentos unificados para todos, ayuda a la pequeña empresa para inversión en tecnología, formación específica, destino final del vehículo siniestrado y otros temas de gran interés, fueron tratados en la II Mesa de Trabajo organizada por ANEAC-FENEAC.

Cuando lean estas líneas la siguiente cita ya se habrá producido, ya que tomó el testigo de la organización Daniel Cornudella y será la sede del RACC en Barcelona quien acoja el próximo encuentro.

Se ha abierto un camino al diálogo y entendimiento entre las partes empresariales de nuestra actividad. Sin duda, con los tiempos que atravesamos, la mejor noticia posible. De estas reuniones sólo pueden surgir cosas positivas para todos.

Julián Santamarina

ASISTENTES II MESA COLOQUIO	COMPAÑÍA
• GONZALO SANZ SORIA	• PELAYO
• ANA PALOMINO	• PELAYO
• LUIS MIGUEL GARCIA	• ASITUR
• JORGE SORIANO	• LINEA DIRECTA
• MANUEL DIAZ	• LINEA DIRECTA
• JORDI VILLALONGA	• AIDE ASISTENCIA
• DIDAC BRUGUERA	• ARAG ASISTENCIA
• MIREIA ARENAS	• ARAG ASISTENCIA
• CARLOS APARICI	• INTER PARTNER
• JAVIER MARTIN	• EUROP ASISTANCE
• IGNACIO MARCO	• EUROP ASISTANCE
• SILVERI BELTRAN	• RACC
• DANIEL CORNUDELLA	• RACC
• BELEN YOME	• RACE
• PEDRO GARCIA	• RACE
• ROBERTO FERRANDEZ	• IMA IBERICA
• CARLOS ALFALLATE	• IMA IBERICA
• RAFAEL MERINO	• ANEAC-FENEAC
• EMILIO DOMÍNGUEZ	• ANEAC-FENEAC
• FRANCISCO SALINERO	• ANEAC-FENEAC
• XAVIER MARTÍ	• FEGRUAL
• FRANCES ROVIRA	• FEGRUAL
• VÍCTOR YENES	• FEGRUAL



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



Daniel Cornudella, Director Asistencia en Viaje RACC

Su carrera profesional ha estado siempre ligada a las Operaciones y al Servicio al cliente. Los primeros 15 años tuvo responsabilidades en la dirección logística y de distribución de productos médicos en una multinacional. Ha tenido la oportunidad de vivir, trabajar y conocer la cultura empresarial de diferentes países como Portugal, Italia y USA, lo que le ha ayudado a entender que los problemas siempre tienen diferentes soluciones y pueden ser abordados de distintos puntos de vista. Culminó esta etapa como Worldwide Logistic Director con sede en Boston en USA. En el RACC, como él mismo dice, ha tenido la suerte de participar en el desarrollo y expansión del Club a nivel nacional, liderando la asistencia en carretera y la asistencia médica urgente.

El RACC es el mayor automóvil club de nuestro país ¿Cómo ha evolucionado desde sus comienzos hasta nuestras fechas?

—El RACC, a lo largo de sus 100 años de historia, se ha convertido en el mayor Automóvil Club de España, con 1.000.000 socios. La calidad en la prestación de los servicios y la innovación constante han convertido al Club en la entidad líder en la prestación de asistencia mecánica, personal y sanitaria urgente en nuestro país, con más de 1.100.000 de servicios de asistencia al año, 2.308.982 llamadas anuales gestionadas (6.325 llamadas diarias) y un 88% de las averías resueltas al instante con la flota propia de vehículos taller.

A lo largo de su trayectoria el RACC ha evolucionado el concepto de asistencia pasando de la asistencia al vehículo, a la asistencia a la persona, hasta llegar a día de hoy en que presta protección a todos los miembros de

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



Visítanos en www.gruassantjordi.com



Gremi de
Recuperació
de Catalunya

la familia en diferentes ámbitos de la movilidad, el ocio y la asistencia, con una amplia oferta de productos y servicios, que además de la asistencia incluyen los seguros, los viajes, la asistencia en el hogar, etc.

El RACC, a lo largo de sus 100 años de historia, se ha convertido en el mayor Automóvil Club de España

Hábleme del RACC en Cataluña y en el resto del territorio nacional.

—El RACC cuenta con 174 puntos de atención en toda España y es en Cataluña, las Islas Baleares y en la zona de Levante, donde cuenta con mayor número de socios.

¿Cuál es su catálogo de productos?

—El RACC, además de prestar asistencia personal, familiar, mecánica y sanitaria urgente y en el hogar, ofrece una competitiva oferta de seguros de auto, con ventajas exclusivas como el coche de sustitución en caso de siniestro.

En el sector de los viajes, a través de su agencia de viajes 24 horas, RACC Travel, ofrece una oferta especializada en productos de alta calidad. Dispone también de la mayor red de autoescuelas

de España, que forma cada año a 13.000 conductores.

La oferta de productos y servicios abarca desde la gestoría, hasta la compra de vehículos y la telefonía móvil a través de su operador RACC Móvil.

¿Cuáles son sus productos estrella?

—La asistencia es la prestación mejor valorada por nuestros socios, con una puntuación global de 9,01 sobre 10. Estos índices de calidad se obtienen a partir de auditorías de calidad independientes basadas en encuestas a nuestros socios. Monitorizar y auditar con rigor todo el proceso de servicio nos permite aprender y mejorar nuestros servicios día a día.

La asistencia es la prestación mejor valorada por nuestros socios, con una puntuación global de 9,01 sobre 10

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

—Nuestro esfuerzo se orienta hacia la mejora constante de la calidad. El RACC considera la tecnología como una aliada imprescindible para mejorar la eficiencia en la prestación de la asistencia. El hecho de disponer de la informa-

ción adecuada en cada momento y gestionarla con rapidez y precisión es un requerimiento indispensable que las continuas mejoras en comunicaciones y geolocalización permiten. La constante evolución de la tecnología del automóvil también obliga a una adaptación continua y a mejorar los equipos de diagnóstico y reparación electrónica.

El RACC considera la tecnología como una aliada imprescindible para mejorar la eficiencia en la prestación de la asistencia

No podemos olvidar la Fundación RACC, ¿Cuáles son sus funciones?

—La Fundación RACC se creó en 1994 para promover la movilidad sostenible mediante acciones de formación y asesoramiento. El objetivo final es influir positivamente sobre la actitud de los automovilistas, proteger los intereses de los usuarios y mejorar la calidad de la vida de los ciudadanos respecto a la movilidad. La Fundación se dedica ampliamente a la investigación y a la seguridad vial, a partir de estudios técnicos sobre casos concretos. Participa activamente en los consorcios europeos que investigan los diferentes campos de la movilidad, como EuroNCAP, EuroTEST, EuroTAP, etc., sobre seguridad de los vehículos, las carreteras, los túneles, etc. Trabaja en la conciencia de los usuarios, fabricantes y administraciones con el fin de introducir hábitos y medidas que hacen posible una conducción sostenible y respetuosa con el medio ambiente.

En el área institucional, cualquier cosa que quiera añadir.

—El RACC también desarrolla su actividad social en el ámbito del deporte. Desde su área deportiva, el RACC ha organizado infinidad de eventos deportivos de reconocido prestigio internacional, como el Gran Premio de España



Daniel Cornudella en su despacho del RACC.

de Fórmula 1, el Gran Premio de Cataluña de Motociclismo y el RallyRACC, tres pruebas puntuables para sus respectivos mundiales. También destaca por el desarrollo de diferentes programas destinados a la promoción de nuevos pilotos, como los Pilotos RACC o el equipo RACC Motor Sport. El RACC entiende el deporte del motor no sólo como una afición y un espectáculo, sino también como un banco de pruebas de materiales, conducción y seguridad aplicables al día a día de todos los conductores.

Área profesional

¿Cómo es la relación entre el RACC y ANEAC-FENEAC?

—El RACC mantiene relaciones institucionales y profesionales con las Asociaciones de Empresarios y de Profesionales en los ámbitos en los que opera. En la asistencia en carretera mantiene contactos con ANEAC-FENEAC entre otras. Las organizaciones patronales de empresas de Auxilio en Carretera son un actor que contribuye a la profesionalización del sector.

Las reuniones mantenidas entre clubes automovilísticos son un marco adecuado para acordar protocolos de actuación que permitan mejorar en la prestación del servicio al cliente

¿Qué opina de las reuniones que se están manteniendo entre clubes automovilísticos, compañías aseguradoras y representantes de las empresas de auxilio en carretera?

—Son un marco adecuado para poner en común aquellos aspectos de interés mutuo, identificar oportunidades, de mejora y acordar protocolos de actuación que permitan mejorar en la prestación del servicio al cliente.



Daniel Cornudella en el Departamento de Tramitación de Asistencias.

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

—Las asociaciones sectoriales que tienen como objetivo mejorar la profesionalidad de sus asociados y con una actitud constructiva en mejorar el servicio al cliente final son un elemento de dinamización y mejora del tejido empresarial.

RACC exige a sus proveedores de Asistencia la firma de un protocolo que recoge el cumplimiento de las normativas vigentes en materia de PRL

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

—RACC exige a sus proveedores de Asistencia la firma de un protocolo que recoge el cumplimiento de las normativas vigentes en materia de PRL, asesorándoles en tener una actitud activa en la prevención de accidentes laborales. Con ello, el proveedor certifica que está al corriente de dichas medidas y que las aplica en su

empresa. Paralelamente el departamento de proveedores de Asistencia de RACC supervisa in situ en las instalaciones de los proveedores que el cumplimiento de dichas normativas es efectivo.

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

—Cuando la Dirección General de Tráfico publicó la Instrucción nº 10/V-84 en Julio de 2.010, en la cual se especificaban los requerimientos necesarios para poder acceder a la calificación de vehículo de "Auxilio", contribuimos a su difusión entre nuestros proveedores. Cuando posteriormente se publicó la nueva Instrucción 11/S-125 en Diciembre de 2.011, en la que se concretaba la obligatoriedad de cumplimiento de dicha normativa en aquellos vehículos de auxilio que recojan vehículos averiados o siniestrados en la vía pública, realizamos una supervisión efectiva del cumplimiento de dicha normativa en nuestros proveedores.

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

—Nuestra labor de supervisión de los proveedores incluye aquellos aspectos que afectan a las instalaciones de depósito de vehículos. En este sentido exigimos la acreditación del cumplimiento de las normativas inherentes a estas instalaciones, así como la garantía de cobertura económica de los vehículos custodiados en sus instalaciones mediante las correspondientes pólizas de seguros.

¿Cómo vería que se aprobara un incremento de los elementos de seguridad vial (paneles retroreflectantes, etc.) en las grúas, aunque esto significase un menor espacio para la rotulación de los vehículos?

—RACC mantiene acuerdos de identificación de imagen corporativa de vehículos con muchos de sus proveedores. En todo caso dicha imagen corporativa nunca irá en contra de las normativas o mejoras de seguridad vial en materia de visibilidad que la legislación vigente determine.

¿Qué exigen a sus proveedores para que trabajen con el RACC?

—Al inicio de la colaboración con nuestros proveedores realizamos una evaluación objetiva de las opciones de la zona mediante prospecciones in-situ. En esta evaluación se contrastan los aspectos de obligado cumplimiento por ley (Autorizaciones administrativas, cumplimiento de reglamentaciones laborales, fiscales, etc.) Paralelamente se valoran los aspectos relacionados con la flota disponible, su equipamiento, las instalaciones y la capacitación técnica de los empleados. Estamos especialmente interesados en valorar la capacidad de resolución de incidencias in situ por parte de los posibles proveedores. Con todos estos datos,

determinamos una valoración objetiva de la empresa para llegar a un acuerdo de colaboración con aquella que encaje mejor con nuestras necesidades.

A partir de la incorporación a nuestra red, realizamos un seguimiento periódico tanto de los parámetros cualitativos de cada proveedor como del cumplimiento de las obligaciones reglamentarias en el marco de un proceso de mejora continua.

La división de Asistencia de RACC está certificada con la ISO y los procesos de selección y supervisión de proveedores están claramente definidos.

Creemos que en los próximos años deberemos avanzar en la monitorización en tiempo real del servicio de asistencia

¿Cuál es su nivel de satisfacción?

—España es un país muy extenso y heterogéneo lo que hace muy difícil conseguir una prestación homogénea en todo el territorio. En general nuestro nivel de satisfacción es bueno, pero el hecho de trabajar bajo parámetros de mejora continua nos hace detectar continuamente oportunidades de mejora que intentamos corregir, tanto en nuestros procesos internos, como en los niveles de servicio acordados con nuestros proveedores. Nuestra filosofía es la de establecer relaciones a largo plazo con nuestros proveedores y conseguir que entiendan el espíri-



tu RACC y nuestros requerimientos de calidad. En este sentido, tenemos muchos proveedores que nos han acompañado en nuestro crecimiento y mejora continua siendo una parte muy importante del éxito.

¿Qué mejoras propondría para un mejor funcionamiento en beneficio del usuario?

—Creemos que en los próximos años deberemos avanzar en la monitorización en tiempo real del servicio de asistencia. La tecnología en materia de comunicaciones lo permite y cada vez es más asequible. Una de las exigencias que detectamos en nuestras encuestas de satisfacción que realizamos continuamente a nuestros usuarios, es la necesidad de mantenerles informados del desarrollo del servicio durante el tiempo de espera o durante el proceso de custodia y entrega efectiva del vehículo y por ello será necesario avanzar en esta conexión telemática efectiva entre las empresas de Auxilio en Carretera y las Compañías de Asistencia.

Julián Santamarina

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

Auxilio en carretera a vehículos pesados...

Un trabajo costoso y altamente especializado

En nuestra portada de INFOANEAC, destacamos el auxilio en carretera a los vehículos pesados. Las características especiales que se dan en este tipo de servicios, precisa que sean tratadas por expertos en la materia. Emilio Pastor, responsable del área de pesados de ANEAC-FENEAC y Carlos García Martín, también responsable de vehículos pesados de AMEAC, cuentan a los lectores sus puntos de vista en los diferentes aspectos que afectan a esta importante y costosa actividad profesional.

El primero en ofrecernos su opinión técnica fue Emilio Pastor...

Todas las grúas de auxilio en carretera, cuando son requeridas para la prestación de un servicio, desconocen las dimensiones y el estado del vehículo que sumado al largo de la grúa, más el elemento de enlace o herramienta de acople para su traslado, se convierten en un tren de dimensiones diferentes en cada caso, así como su peso.

En términos generales somos los que limpiamos la vía del obstá-

culo, tenemos que conseguir muchos derechos y a su vez muchas más obligaciones en el desarrollo de nuestra actividad.

23 metros el conjunto con dos articulaciones y un peso de 52.000 kilos

En relación a las dimensiones, el vehículo grúa suele tener como término medio de 10 a 12 metros, que sumado al vehículo remolcado, que suelen pasar de los 11 metros (hormigoneras, bombas



de hormigones, tres ejes, frigoríficos, camiones de reparto, portacoques, autobuses, etc.), suponen 23 metros el conjunto con dos articulaciones.

Junto con el peso, que suele ser de 26.000 kg. de la grúa y 26.000 kg. del remolcado, en el mejor de los casos, bien fuera para sacarlo de la carretera como para trasladarlo al lugar de custodia o reparación, nos vamos a los 52.000 kg., que se convierte en un transporte especial.

Esta maniobra que está a falta de legislación, debe ampararnos legalmente

Esta maniobra que está a falta de legislación, debe ampararnos legalmente, no sin antes estudiar diversos aspectos tales como, capacidad de arrastre, capacidad de frenada, herramientas para ejer-

cer la manipulación de dichos vehículos, etc.

Los permisos genéricos o los permisos específicos, que son los que nos amparan, no son tan sencillos.

La configuración que debe tener una grúa para el rescate de camiones también debería legislarse. (Grúa con capacidad de elevación, cabrestante de arrastre, herramientas para la manipulación en cajoneras, cadenas, eslingas, herramientas neumáticas, etc.).

Unificación de criterios para la cabeza tractora, el semirremolque y la mercancía

La manipulación de camiones siniestrados es en estos momentos la batalla más escabrosa, pues considero una obligación de la empresa de auxilio y rescate el

atenderlos. No veo lícito que un accidente o avería sea gestionado por entidades ajenas a la empresa que tiene que realizarlo, ya que en un vehículo industrial se encuentran tres conceptos diferenciados, como son la cabeza tractora, el semirremolque y la mercancía. Sugeriría que desde la Federación se trabajase con las diferentes asociaciones de transporte, para que se unificase todo el conjunto a la hora de realizar un servicio de estas características. A su vez, la empresa de auxilio y rescate tendría que tener la capacidad de gestión como requisito imprescindible, para ejercer dicha actividad. Incluyendo la capacidad de elevación. Pediría que la V-24 en camiones se concretase más, pues la considero insuficiente. La práctica habitual es mandar grúas sin capacidad técnica para desarrollar el rescate en su totalidad, perjudicando a los usuarios y a las empresas con dicha infraestructura.

Grúas Andalucía, S.L.

Servicio 24 horas



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





La V-24 tiene que tener más contundencia

Otro aspecto a tener en cuenta es el concepto de grúa de reparación, ya que la V-24 nos autoriza para rescatar y trasladar vehículos averiados o siniestrados recientemente. Bien es sabido, que cualquier vehículo que no reúna las condiciones para su circulación en términos de seguridad y con I.T.V. en vigor, tiene que ser retirado de la vía con grúa, en este sentido tengo que resaltar una muy mala práctica que nos perjudica más de lo que parece, que es el hecho de consentir la circulación con placas rojas, transportando coches y camiones con dichas placas, adquiridas para tal cometido. Considero que las placas rojas deberían limitarse a los carroceros, a los concesionarios de vehículos nuevos y poco más.

En el año 35 la grúa era la que atendía a los vehículos que necesitaban ayuda en la carretera. En la actualidad tienen que tener asistencia en carretera y cobertura, pero en muchos casos son asistidos según necesidades, (pinchazos, averías pequeñas, accidentes), por diferentes tipos de empresas (ca-

sas de ruedas, talleres, las propias empresa de transporte, y por último las grúas). La V-24 tiene que tener más contundencia, impidiendo que actúen furgones en reparación de ruedas (sin señalizar, sin V-24, sin equipo de trabajo de alta visibilidad, con personal de taller, con vehículos cargados con herramientas no autorizadas en ficha técnica y exceso de peso por dichas herramientas). Las grúas bien diseñadas y construidas para tal fin, tendrían que realizar dicha reparación urgente por ser las cualificadas, o bien trasladarlo al taller.

Las góndolas son semirremolques que por construcción sirven para transportar carga, pero tienen que ser arrastradas por otro vehículo. Por ese motivo considero que el vehículo apto para las funciones de auxilio y rescate tiene que centrarse en una grúa con capacidad para desvolcar y elevar, así como con 5ª rueda y epígrafe 53, cabrestante de arrastre y perteneciente a una empresa con dedicación mayoritariamente al auxilio y rescate.

En el supuesto de una asistencia con una góndola a una cabeza tractora averiada, el tracto camión no es por sí mismo una grúa y no puede operar en la vía, ni dejar el remolque en la vía abandonado, sin duda un grave problema de se-

guridad vial, para que otra cabeza venga y se lo lleve. Esto es una práctica muy habitual y son trabajos en carretera peligrosos por muchos motivos, entre ellos el lugar de los vehículos que se tienen que intercambiar de posición, invadiendo carriles y en muchas ocasiones sin señalizar.

Tenemos la documentación de los camiones con una ficha técnica que deja mucho que desear. En mi opinión no contemplan bien el apartado del arrastre, así como el concepto con frenos y sin frenos. Este es otro caballo de batalla, pues el vehículo tiene que ser construido desde fábrica con una capacidad de frenada muy superior a los vehículos de serie y es lo que nos diferencia también de los demás, teniendo en cuenta que quien autoriza esto son los fabricantes, así como la capacidad de arrastre.

Hay que tener en cuenta además los protocolos de trabajo en los vehículos, ya que no son iguales en todas las ocasiones

Tendríamos que pedir doble articulación (grúa con porta vehículo,

con autobús, con tráiler completo, con remolque de eje direccional, con rígido con remolque).

Estos parámetros se tendrían que tener en cuenta a la hora de la prestación de los servicios y erradicar las grúas sin capacidad técnica para remolcaje.

Hay que tener en cuenta además los protocolos de trabajo en los vehículos, ya que no son iguales en todas las ocasiones (soltar frenos, transmisión, estar cargados, etc.). Así mismo, tener en cuenta el tipo de señalización del conjunto.

Las empresas que se dedican al auxilio de pesados, tendrían que tener lugar de estacionamiento, así como conciertos con otras empresas para dar solución a reparación o sustitución de ruedas o pequeñas averías, los 365 días del año. Así mismo, deberían tener capacidad para la manipulación y el tratamiento de los residuos de los vehículos auxiliados, como cristales, paragolpes, plásticos, etc.

La regulación es necesaria para nuestra supervivencia.

Resumiendo lo tratado anteriormente:

- Dimensiones (autorizaciones) pesos de los conjuntos.
- Privilegios a la hora de circular en casos de emergencia.
- Autorizaciones complementarias de circulación.
- Solicitar la no proliferación de las placas rojas.
- Cómo tienen que ser los camiones (configuración) aprobada por la Federación.
- Manipulación correcta y protocolo de actuación en los vehículos.
- Radio de trabajo en caso de emergencia, solicitado por los medios, tales como emergencias o compañías (km. distancia).
- Estudio de nuevas formas de solicitar las grúas y protocolo para la correcta actuación profesional en la vía.

- Teléfono único.
- Establecimiento de tarifas mínimas.
- Obligación de atender el conjunto (camión, semirremolque, mercancía) o rígido cargado.
- V-24 vehículos autorizados y en que vías, y sobre todo control a los no autorizados.
- Señalización de los vehículos y ropa de trabajo en las vías, tanto de las grúas como de sus operarios.
- Protocolos para el remolcaje en todos los supuestos conocidos, impidiendo la práctica de la utilización de góndolas, grúas telescópicas, tractores, cabezas tractoras.
- Estudio de la conducta en el traslado de los coches de largo recorrido.
- Concepto de lo que representa el auxilio las 24 horas.
- Grúas con tarjeta PARTICULAR.
- Grúas de 3.500 kg.
- Estudio de lo que tiene que poder desempeñar la empresa de asistencia, con medios propios y con conciertos ajenos en el ámbito de su trabajo, certificando su clasificación a la Administración.
- Estudio del porcentaje de grúas en un radio medio.
- Supervisión de la correcta contratación por parte de los car-

gadores y solicitantes habituales de los servicios de grúas.

- Mayores compromisos con la sociedad y con la administración.
- Para terminar, aunque sin duda quedan muchos temas por tratar, es importante tener en cuenta que en un 70% de los casos, los vehículos industriales cuando se averían o sufren un accidente, van cargados de mercancía. La empresa que atiende el siniestro debe tener los mecanismos y la capacidad técnica para realizar todas las labores para dejar la vía igual que estaba antes del accidente o avería. En definitiva ser empresas de auxilio y rescate profesionales y altamente cualificadas.

Carlos García Martín... Nuestro técnico de Madrid coincidió con Pastor en el problema de la longitud máxima permitida por carretera

En principio ahora mismo tenemos al menos dos asuntos a mi entender importantes. Primero, la longitud máxima permitida por carretera, con una autorización genérica es de 20,55 metros. Esta



longitud se sobrepasa fácilmente cuando los vehículos auxiliados son autocares (sobre todo de tres ejes y articulados) algunos camiones rígidos, o con algunos articulados, como por ejemplo los porta coches (carrocería canguro, que por su construcción y en función del estado en el que se encuentren, como puede ser debido una colisión, no siempre es posible desengancharlos). Si a la longitud de estos vehículos sumamos la de la grúa, se superan los 20,55 llegando con facilidad a los 25 ó 28 metros.

Al tratarse de unas medidas que no están autorizadas, en caso de algún posible incidente, seguramente nos generaría más de un problema.

Para estos casos, la solución sería obtener un permiso específico para esa longitud y carretera. Es aquí donde surge el problema. O nos anticipamos y tenemos un permiso concreto para cada uno de nuestros vehículos y ruta posible, o llegado el caso, prestamos el servicio sin la autorización pertinente, arriesgándonos a una posible sanción, teniendo en cuenta que además, al tratarse de unas medidas que no están autorizadas, en caso de algún posible incidente, seguramente nos generaría más de un problema con los seguros, etc.

Hasta este año, se podían solicitar autorizaciones genéricas de más 20,55 metros para toda la red estatal de carreteras, sin mayor



problema, como hacen las grúas autopropulsadas, pero esto ahora no es posible.

con la seguridad debida (descargados siempre que sea posible, con freno, etc.).

Autorización genérica

Teniendo en cuenta que actualmente disponemos de un epígrafe propio que nos diferencia del resto del transporte por carretera (SP AUXILIO EN CARRETERA) y que nuestros vehículos están diseñados y contruidos para realizar este trabajo, sería más que deseable que las autoridades competentes en este campo, reconocieran esta actividad y se nos facilitara algún tipo de autorización genérica que englobase esta casuística. Por supuesto sin dejar de lado la seguridad y comprometiéndonos a realizar este tipo de movimientos

Problemas en la M-30

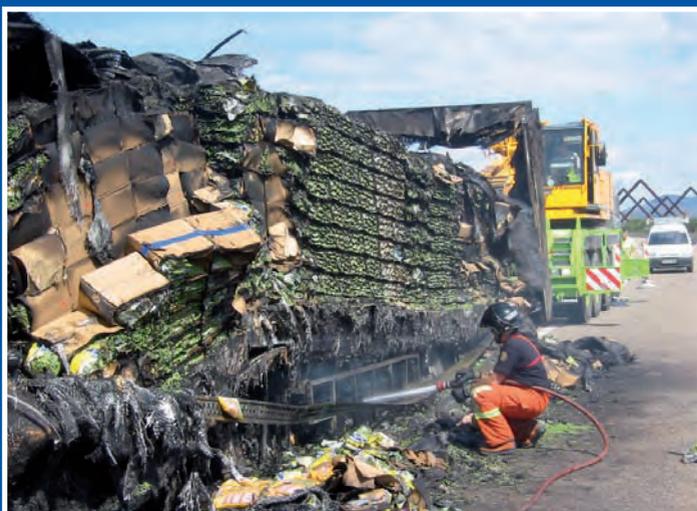
El otro problema que tenemos es en Madrid, en lo que se refiere a circular por los túneles de la M-30. Esto nos limita mucho a la hora de prestar los servicios, obligándonos a dar grandes rodeos para acceder a determinadas zonas.

Hemos pretendido que este reportaje sea un punto de partida, que aporte algo de luz a todos los profesionales del sector. Desde la Asociación y Federación se trabaja para encontrar soluciones a los muchos problemas planteados en estas líneas. Esperamos y deseamos encontrarlas pronto.

Técnicos: Emilio Pastor y Carlos García Martín.

Fotos cedidas por Transgruas Pastor, Grúas Galo, Grúas Andalucía y Grufer.

Redacción y coordinación: Julián Santamarina





www.carbotech.es

CARBÓ TECHNOLOGIES, S.L

c/ Xaloc, 1. Pol. Ind. Can Volart
08150 – Parets del Vallès (BCN)

e-mail: info@carbotech.es

Tel: 902.909.244
666.589.993
637.886.691

La complejidad en el cumplimiento de la normativa de Prevención de Riesgos Laborales

El cuerpo normativo en materia preventiva, dimanante de la Ley 31/1995 de prevención de riesgos laborales, y toda aquella normativa que la desarrolla, conlleva en la mayoría de las ocasiones, un importante esfuerzo para alcanzar su oportuno cumplimiento por parte de los obligados.

Los trabajadores tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo

Los trabajadores tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo, derecho irrenunciable, y objeto final de toda la normativa en materia preventiva. Ello significa indefectiblemente un correlativo deber, por parte del empresario, de protección de los trabajadores frente a los riesgos laborales. Lo que conduce al titular de la empresa en erigirse como el responsable frente a la Autoridad Laboral u Organismo competente.

Tal responsabilidad, no se ve en absoluto diluida por el hecho de optar como modalidad de organización preventiva, el concierto con un servicio de prevención ajeno. Éstos, son entidades especializadas cuyo cometido principal debiera ser, asesorar al empresario en todas aquellas actuaciones necesarias que conducen a alcanzar el verdadero espíritu de la norma: conseguir la integración de la prevención en el conjunto de las actividades de la empresa. Sin embargo indicarle al empresario el cauce de manera genérica, muy difícilmente puede conducir al empresario a un escenario de absoluta certeza.

Obligación de su cumplimiento

La cuestión nuclear de la problemática tratada, podría sintetizarse del siguiente modo: La obligación de su cumplimiento recae indudablemente en el empresario, con alcance suficiente a responsabilidades administrativas, así como, en su caso, a responsabilidades penales y a las civiles por los daños y perjuicios que puedan derivarse de dicho incumplimiento, así como posibles recargos de prestaciones.

Cuestión que obliga a preguntarse reflexivamente, si ante tal escenario, se tiene la certeza de estar integrando la prevención de manera efectiva y conveniente tal y como la norma exige. Máxime cuando se espera del empresario una acción permanente de seguimiento con el objeto de perfeccionar de manera continua la identificación, evaluación y control de los riesgos. Y todo ello, y de especial relevancia al orbitar sobre la realidad única que constituye cada empresa, con las particularidades propia del sector y las suyas propias.

A la hora de implantar un sistema correcto de gestión de la prevención de riesgos laborales, los principales problemas y retos con los que se enfrenta el empresario de auxilio en carretera, son:

- La evaluación de riesgos y su posterior planificación de actuaciones preventivas y medidas correctivas.
- La formación e información de sus trabajadores.
- Las responsabilidades y obligaciones de sus trabajadores.



Evaluación de riesgos

En cuanto a la evaluación de riesgos, debe estar basada y ser específica de las actividades que lleva a cabo la empresa, y debe tener en cuenta en concreto las características de los puestos de trabajo y de los trabajadores, los equipos que emplean, los productos químicos, los lugares de trabajo donde se desempeñan las tareas y tendrá en cuenta aquellas otras actuaciones que deban desarrollarse sobre protección de riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad.

El hecho de tener que llevar a cabo una descripción tan concreta de los trabajos y de las operaciones que llevan a cabo los operadores de auxilio en carretera, conlleva una enorme dificultad tanto para los empresarios como para los propios técnicos de prevención.

Para llevar a cabo una evaluación tan exhaustiva es necesario tener un conocimiento muy completo de los trabajos. Esta será la única manera de que el empresario cuente con la información necesaria

ria para poder tomar las decisiones adecuadas.

Formación e información

El otro pilar de capital relevancia para el empresario es el de la formación e información que debe trasladar a sus trabajadores.

El empresario cuenta con la obligación de adoptar las medidas necesarias para que los trabajadores reciban toda la información necesaria respecto a los riesgos en su puesto de trabajo. Además debe garantizar que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada. Esta formación debe ser específica de su puesto de trabajo, de los equipos de trabajo que empleen, de los equipos de protección individual. Y especialmente de las operaciones de recogida y recuperación que llevan a cabo. Por lo que, una formación inadecuada por contenidos inapropiados, no consigue el objetivo propuesto.

Otro problema, con el que se encuentra el empresario, es el de establecer de las obligaciones de los trabajadores. ¿Cómo identificar que cumplen con las normas establecidas, si no se les han trasladado de forma clara y precisa?

¿Cómo puede trasladar el empresario a sus trabajadores las medidas a seguir a la hora de realizar las operaciones?

En este sentido, hay que enfatizar que la operativa del operador de auxilio en carretera es, no tan sólo muy específica y concreta, sino que conlleva inherentemente un amplio abanico de situaciones potenciales que multiplican sus riesgos. Por este motivo es esencial diseñar las evaluaciones de riesgos concretas y como primera derivada de ellas impartir la formación adecuada, específica y concreta del personal de auxilio en carretera.

La transposición de este planteamiento a la situación real y cotidiana, no es sencilla y sin duda exige un plan de actuación sólido y continuado, que despeje definitivamente la incertidumbre al empresario, sobre

si la formación y la información que provee a sus trabajadores es la adecuada, de acuerdo al requerimiento legal.

Por los motivos expuestos, desde Mallorca, y a partir de la iniciativa surgida de un empresario plenamente concienciado, que con una actitud proactiva proyectó la búsqueda de soluciones a la problemática expuesta, de afectación directa a su actividad y extrapolable al resto de empresas del sector, se ha desarrollado una completa herramienta de apoyo al empresario. Para ello ha contado con el soporte multidisciplinar de profesionales en materia preventiva.

Manual de Operaciones del Operador de Auxilio en Carretera

Dicha iniciativa ha cristalizado en un Manual de Operaciones del Operador de Auxilio en Carretera, para vehículos ligeros y medios.

Los objetivos principales del manual son:

- Disminuir la accidentalidad del sector.
- Mejorar la profesionalización del sector y en consecuencia de los operadores.
- Erradicar, o dificultar la competencia desleal - intrusismo.
- Disminuir las reclamaciones o tener instrumentos para rebatirlas.
- Coadyuvar a los empresarios para la plena asunción de sus responsabilidades.
- Determinar la formación mínima, necesaria e indisponible, que descansaría en una unicidad de criterio. (incorporación inmediata).
- Favorecer la coordinación de actividades entre operadores de diferentes empresas.

El Manual del Operador de Auxilio en Carretera no es simplemente un manual de prevención de riesgos, tiene un espíritu mucho más ambicioso. Realmente es un verdadero manual de operaciones, que establece cómo deben realizarse estas, incluidos ciertos ardidés o trucos, fundamentados en la dila-

tada experiencia de uno de los autores, que en beneficio de todo el colectivo, comparte. También incluye las medidas a seguir para evitar o minimizar los daños a los vehículos, y por supuesto las medidas de seguridad que deben llevarse a cabo para evitar los riesgos para los operadores, y terceros, viandantes, vehículos en circulación, etc.

El manual comprende desde la llamada telefónica de aviso, hasta recuperaciones en muy diversas situaciones

Entre otros apartados, el manual comprende desde la llamada telefónica de aviso, hasta recuperaciones en muy diversas situaciones. Podemos destacar el capítulo de seguridad Vial, el de normativa ADR, etc. Se especifica el empleo de los diferentes equipos, palas o gafas, plataformas, grúa auto cargante, etc., y las principales operaciones que se pueden llevar a cabo

Dicho manual fue presentado ante la Federación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera (FENEAC), y todos los presidentes de las diferentes asociaciones de las comunidades, reunidos en junta de gobierno. Se procedió a su explicación, y muestra del contenido, permitiéndoles su revisión y análisis, teniendo una gran acogida y mostrando su conformidad para su distribución a todos los operadores.

Además, y como verdadero valor añadido para poder completar el proyecto, y en consonancia a la efectiva integración preventiva, ajustada al sector, se ha propuesto el inicio de una campaña de formación e información que llegue a todas las empresas, basada en dichos manuales.

Jose Carlos Rodríguez,
Ingeniero Técnico,
Técnico Superior de PRL,
MBA en gestión
de empresas. Director Técnico de

CONTACTO: 650956580 y 656960017
carlos@integria.eu

DOCU

Recambio Usado

Llama ... 927 27 58 04

ó Whatsapea...



636 388 162 (Raúl)

Enviamos a Toda España



/GRUPODOCU

+ info...

www.grupodocu.com



SERVICIO 24 Horas

629 444 240

952 81 73 61

952 8105 22

Fax> 952 81 23 03

GRUAS VILLANUEVA

servicio 24 h.

José Asterio Sáenz Lacalle

**TODAS LAS COMPAÑIAS
DE ASISTENCIA**

Ctra. N- 111Km 290
Villanueva de Cameros
26123 La Rioja

Tfno. 941 46 22 11
Móvil 608 87 28 62
Fax 941 46 22 94



GRUES SANT ANDREU

**AUXILIO EN
CARRETERA
24 HORAS**

TEL.: 936 822 269

607 334 897



AUTO-CENTRO ALBALADEJO

**AUXILIO EN CARRETERA 24 HORAS
TELÉFONO 965 453 058**



Tuvo lugar el pasado mes de febrero...

Asamblea anual de AMEAC



De izquierda a derecha Raquel Rodríguez, Francisco Salinero, Francisco Hisado Ramos y Emilio Domínguez.

El pasado 23 de febrero tuvo lugar en las instalaciones de "EL Estudiante" de Madrid la Asamblea Anual de AMEAC (Asociación Madrileña de Empresas de Auxilio en Carretera). Tras saludar el Presidente, Francisco Salinero, a los asistentes a la reunión, se pasó a leer el acta anterior, que resultó aprobada por unanimidad. Seguidamente, Salinero pasó a explicar los avances que a lo largo de este año ha realizado la Junta Directiva en los diferentes ámbitos:

Se informó sobre las reuniones mantenidas con el 112, con la propuesta de que sea directamente esta organización quien active el auxilio en carretera y no las compañías, con ello se ganaría tiempo y por otro lado acudiría la grúa más cercana.

Se plantea solicitar que los vehículos que no hayan realizado aun el canje, sean considerados como "Transporte Público"

Como en la reunión anterior se volvió a tratar el tema de la clasificación de la grúa como "Auxilio en Carretera". La DGT admitió que cualquier empresario puede hacer la declaración jurada necesaria para dicha calificación. En este punto se quiso agradecer a Emilio Domínguez del Valle, abogado y Secretario Técnico de ANEAC-FE-NEAC, la actividad que está realizando con la Dirección General de Tráfico en este sentido. Considerando que la mayoría de las empresas del sector ha conseguido ya la acreditación, se quiere solicitar al Ministerio, que los vehículos que no hayan realizado aun el canje, sean considerados como "transporte público", no pudiendo por tanto realizar la actividad de auxilio y rescate.

Otro punto tratado por Francisco Salinero fue referente a los paneles adhesivos retrorreflectantes de alta visibilidad, cuyo proyecto y desarrollo fue altamente valorado en Bruselas, con el Premio a la Excelencia en Seguridad Vial. Por di-

cho motivo se pretende que la DGT homologue esta señal en todas las grúas con el fin de aumentar la seguridad vial de nuestros vehículos y del resto de usuarios de las carreteras.

Se pretende que la DGT homologue los paneles retrorreflectantes galardonados en Bruselas, para todas las grúas con el fin de aumentar nuestra seguridad vial y la del resto de usuarios de las carreteras

Sin cambiar de tema, el Presidente de AMEAC habló de realizar una pegatina relativa al galardón anteriormente citado, que se colocaría en el ángulo inferior derecho de la luna delantera y cuyas medidas serían 12 cm. de ancho por 9 cm. de alto, para que de esta manera se reconociera el prestigio de la grúa que la llevase.

Antes de pasar a otro punto, Francisco Salinero quiso agradecer la labor realizada por la anterior



Secretaría, Pilar Bahena y como se involucró en la obtención de dicho premio.

Siguiendo con la labor desarrollada por la Junta Directiva, se informó de la visita al nuevo Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid y de los temas que se trataron en la reunión.

Seguidamente tomaron la palabra José Luis Gómez y Hortensia Fuentes, representantes del Banco Sabadell Atlántico. Durante su intervención explicaron y ofrecieron a los socios de AMEAC, una cuenta operativa llamada Expansión-Pro, con la característica de no llevar ningún tipo de gasto. Por el acuerdo firmado, otra de las ventajas que ofrece es la devolución de un

10% del total de las cuotas que se paguen a la Asociación Madrileña. También ofrecieron la posibilidad de, tras estudiar las distintas operaciones, ofrecer cuentas de crédito, préstamos y confirming. La cuenta Expansión-Pro se puede hacer extensiva a los familiares hasta primer grado y empleados.

José María González-Irún, responsable del Grupo Coremsa, habló sobre los cursos CAP y la obligatoriedad de realizar la formación continua cada cinco años

A continuación, José María González-Irún, responsable del Grupo Coremsa, habló sobre los cursos CAP y la obligatoriedad de realizar la formación continua cada cinco años. Explicó las diferentes formas de realizarlos, tanto para empleados como autónomos. Hizo hincapié en la necesidad de hacer los cursos, ya que entre otros motivos, la DGT lo está controlando.

Seguidamente, Fernando Gómez, responsable de Sanz & Do-

mecq, indicó la necesidad de cumplimentar correctamente los albaranes a la hora de recoger los vehículos, y que estos estén firmados por la persona que entrega el vehículo así como por quien lo recepciona. Es necesario, recalcó, para evitar que nos imputen daños no producidos por nosotros durante nuestra actividad de auxilio y rescate, evitando por tanto reclamaciones injustas.

El siguiente punto fue sobre los uniformes de trabajo para los operarios de grúas de auxilio en carretera, que no detallamos ya que se recoge ampliamente en nuestro número anterior.

Tomó la palabra Emilio Domínguez del Valle, ofreciendo un resumen de la reforma laboral. Hizo hincapié en que el trabajo que se está realizando desde nuestra capital es de apoyo a la Federación Nacional, ya que la Comunidad Autónoma de Madrid tiene las competencias limitadas en este tema. También hablo de otros temas importantes para el colectivo que quedaron recogidos en el acta de la asamblea.

Renovación de cargos

Antes de finalizar la Asamblea tuvo lugar la renovación de cargos de la Junta Directiva, siendo aprobada por unanimidad y quedando de la siguiente forma:

Presidente: Francisco Salinero Herrero.

Vicepresidente: Francisco Hisado Ramos.

Secretaría: Raquel Rodríguez Álvarez.

Tesorero: José Francisco Tomico.

Vocales: Isidoro Pascual Mateos, Jesús González González y Carlos García Martín.

Abogado: Emilio Domínguez del Valle.

Ventajas financieras para AMEAC de la mano de Banco Sabadell

La Asociación Madrileña de Empresas de Auxilio en Carretera (AMEAC) ha firmado un convenio con Banco Sabadell, a través de Sabadell Professional, la unidad especializada del banco en atender las necesidades de los profesionales y autónomos, se beneficien de condiciones financieras especiales. Con la firma de este convenio los asociados de AMEAC, junto a sus familiares de primer grado y empleados, disfrutarán de un conjunto de productos y servicios exclusivos, en condiciones preferentes, destinados a facilitar sus necesidades financieras.

Gracias a este convenio además Banco Sabadell reembolsará a los asociados del AMEAC el 10% de la cuota abonada a la asociación, abarca también una oferta que pretende proporcionar flexibilidad y singularidad a los requerimientos de los autónomos.

Entre la relación de productos y servicios que se han incluido en la firma de este acuerdo, destaca una cuenta diseñada específicamente la Cuenta Expansión Negocios PRO, que, entre otras características destaca el que se trata de una cuenta remunerada sin ninguna comisión de, hasta un 30% de descuentos en seguros, tarjetas de crédito y débito gratuitas y servicio de asistencia jurídica telefónica.

Sumadas a las ventajas que de por sí incorpora la Cuenta Expansión Negocios PRO para los autónomos, los asociados a AMEAC también tendrán de la mano de Banco Sabadell condiciones preferentes en pólizas de crédito, renting y leasing.

La firma de este convenio se llevó a cabo entre el presidente de AMEAC, Francisco Salinero y el director de zona Madrid Centro-Sur en Banco Sabadell, Juan José Villar. También se encontraba presente Hortensia Fuentes, directora de la oficina de Banco Sabadell en el Paseo de las Acacias de Madrid.



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 dos importantes compañías líderes en el sector, 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**

Tuvo lugar en la localidad jienense de La Iruela...

Asamblea de la Asociación Andaluza de Auxilio en Carretera



De izquierda a derecha: Juan Carmona, Javier Torres, Toribio Carretero y Rafael Merino.

El pasado mes de marzo tuvo lugar en la localidad jienense de La Iruela, en la falda de la Sierra de Cazorla, la asamblea de la Asociación Andaluza de Empresas de Auxilio en Carretera. La mesa estuvo presidida por Rafael Merino Calderón, Presidente de ANEAC-FENEAC,

Toribio Carretero y Juan Carmona, Presidente y Vicepresidente respectivamente de la asociación andaluza, acompañados por el abogado Javier Torres.

Abrió la asamblea Toribio Carretero, presentando a los componentes de la mesa y agrade-

ciendo su presencia a todos los asistentes.

Seguidamente tomó la palabra Javier Torres, invitando a Rafael Merino a informar sobre los avances en el sector. El Presidente destacó su satisfacción por los logros conseguidos en la Federación, agradeciendo el trabajo asociativo realizado.

Rafael Merino agradeció el trabajo asociativo realizado

También comentó los detalles de la Instrucción 11S/125, que ha aclarado las dudas existentes respecto a los vehículos de la V-24. Indicó que para poder cargar en carretera era necesario estar en posesión de la placa V-24.

Reforma laboral

A continuación el abogado de la Asociación Andaluza informó



sobre la nueva reforma laboral, comentando los aspectos principales:

- Indicó que ahora el convenio de empresa tiene prioridad sobre el convenio colectivo o Nacional. También dijo que esta situación ha abierto la posibilidad de crear un convenio colectivo de auxilio en carretera.
- Destacó las bonificaciones progresivas a la contratación indefinida de jóvenes menores de 30 años (3600€) y parados de larga duración (4500€). Indicó que estas bonificaciones se harán en los seguros sociales que paga la empresa.
- Habló también de los contratos temporales, que se permite encadenarlos hasta 24 meses, este punto en concreto entrará en vigor en enero de 2013.
- Otro punto que trató fue referente a la formación de los trabajadores, en este sentido destacó que los contratos de formación se podrán hacer hasta los 30 años.
- Respecto al tema de los despidos comentó que anteriormente se debía justificar que era procedente, con la nueva reforma laboral se considera que el despido es procedente mientras no se demues-

tre lo contrario. En cuanto al despido procedente por falta de ingresos, comentó que las indemnizaciones serían de 20 días por año trabajado. También si bajase el volumen de trabajo se podría despedir con una indemnización de 20 días.

- Comentó para finalizar sobre este asunto, que otro aspecto contemplado es la posibilidad de una bajada del salario en función de las razones económicas si la empresa no pudiese asumir lo que estaba pagando al trabajador anteriormente.

.....
Se acordó trabajar en la elaboración de un borrador del convenio colectivo de auxilio en carretera

Rafael Merino informó seguidamente sobre las medidas que está proponiendo la Federación a la Administración. Habló de la posibilidad de solicitar una autorización administrativa. Indicó que se estaba trabajando en esa dirección con el fin de disponer de una autorización administrativa específica de auxilio en carretera. Comentó además las exigencias que podría adoptar la Administración de cara a esa medida.

Merino puso el ejemplo concreto del sector de las ambulancias, indicando las especificaciones técnicas que deberían tener las empresas de auxilio en carretera.

Nuevamente tomó la palabra el abogado Javier Torres, quien habló sobre la relación actual con las compañías, las bajadas de precios por servicios realizados y los diferentes problemas que esta situación conlleva.

En este punto intervino Rafael Merino informando que en el mes de abril se celebraría la II Mesa de Trabajo con las compañías y que sin duda tratarían sobre esos temas.

Antes de finalizar las intervenciones de los componentes de la mesa, se trató el tema referente al convenio del sector, acordando que los abogados de la Asociación Andaluza, Javier Torres y de ANEAC-FENEAC, Emilio Domínguez, deberían elaborar un borrador de convenio para el colectivo de auxilio en carretera.

A continuación intervino Fernando Gómez, hijo, responsable de Sanz & Domeq Andalucía, quien se puso a disposición de los numerosos asistentes para resolver cualquier contingencia o contratación en materia aseguradora.

La asamblea terminó con la intervención de los responsables de Repsol, quienes entre otros puntos de interés, destacaron la importancia de la calidad en los combustibles.

El acto finalizó con una comida en las instalaciones del Hotel & Spa, Sierra de Cazorla. Durante la misma se sorteó un preciado regalo cedido para la ocasión por Carrocerías y Remolques Peragón.

Julián Santamarina



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



Reunión en Cazorla

Corren tiempos difíciles, no cabe duda y es precisamente en estos momentos cuando la familia tiene que hacer más piña que nunca. Mucho tiene de familia nuestra Asociación y Federación, de gran familia diría yo que soy "adoptado", como gruísta sin grúa. Tengo ese honor.

Teníamos que estar todos apoyando con nuestra presencia y aliento a nuestros amigos andaluces. Ellos siempre lo hacen cuando se les convoca en la Nacional. Y la verdad es que casi nadie faltó. Los que no acudieron, tenían motivos de causa mayor que justificaban de largo su ausencia.

La cita era en la Sierra de Cazorla. El lugar un coqueto hotel familiar en La Iruela, un pequeño pueblecito en la falda de tan espectacular paraje natural.

Hasta La Iruela se desplazaron nuestros socios y amigos de todas las partes de España

A pesar de las distancias y el trabajo, hasta allí se desplazaron nuestros socios y amigos de todas las partes de España. Desde Pontevedra, Juan Jesús Taracido y María José; siguiendo en Galicia, Jorge Varela desde Ourense; de Santander vino Fernando Puente; La Rioja estuvo representada por José Asterio; desde Elche llegó la familia Albaladejo, con Antonio, Ángela Martínez y su hija Ángeles; Cataluña estuvo ampliamente representada con Rafael Merino y Cristina desde Barcelona; Víctor Docón y Fina, quien por cierto atraviesa unos difíciles momentos por la pérdida de su querida hermana y con quien desde estas páginas, nos sumamos a su dolor.

De Sant Andreu de la Barca; Mari Carmen Ricart y Josep, de Girona; Jordi Carretero, de Barcelona; José García Olivares y Leonor, de Barcelona. Extremadura también estuvo presente, con Jesús Domínguez, de Cáceres. Nuestros amigos isleños no quisieron faltar a la cita, representados por Pedro Oliver, de Algaida, Palma de Mallorca. Madrid como es lógico también estuvo presente, con este servidor, el gruísta sin grúa.

No podemos sino agradecer y destacar la labor, trabajo y esfuerzo de nuestros queridos anfitriones

Pero claro, no podemos sino agradecer y destacar la labor, trabajo y esfuerzo de nuestros queridos anfitriones: Toribio Carretero, o Marcos, como le conocemos todos, quien acudió a pesar de encontrarse convaleciente de una reciente operación quirúrgica, y Paqui; Juan Carmona, generoso entre los generosos y una persona con mayúsculas, con su esposa Loli y nuestro buen y solidario amigo, Paco Vadillo. A todos vosotros, anfitriones y asistentes de lujo, gracias por vuestro compromiso.

Durante el fin de semana se habló de trabajo claro está, pero también hubo tiempo para el ocio. Visitamos la Sierra de Cazorla, con





un guía de lujo, el propio Rafael Merino. Comimos, charlamos, paseamos... Un fin de semana que nos cargó a todos las pilas y que os recomiendo que en próximas ediciones no os perdáis. Eso sí, ayudando a los anfitriones y sobre todo a nuestro amigo Juan Carmona, que se deja la vida y algo más en cada organización.

Estuvimos y participamos en la asamblea de la Asociación Andaluza, pero de eso ya hablamos ampliamente en este número.

Como broche final, la ya tradicional cena, amenizada una vez más por la familia Ortega, todos ellos artistas de sangre, pero José, a la cabeza de todos, brilla como luz de luna llena en la noche.

Todo lo bueno tiene que terminar. Al día siguiente cientos de kilómetros nos separaban de nuestros destinos. Partimos con nostalgia, pero con la alegría de saber que faltaba un día menos para volver todos (y más aun el próximo año) con nuestros amigos andaluces.

Gracias de un guista sin grúa.

Julián Santamarina



Organizada por la Asociación Castellano- Leonesa
de Auxilio en Carretera...

Asamblea informativa en Valladolid

El pasado 16 de marzo tuvo lugar en el hotel Foxa de Valladolid una importante asamblea informativa organizada por ASCALEAC, Asociación Castellano-Leonesa de Empresas de Auxilio en Carretera. La mesa estaba formada por Beatriz Rodríguez, Presidenta de la Asociación; Pedro Seguín, Vicepresidente; Juan Huertas, Tesorero; Alberto Fidalgo, Jefe del Destacamento de Tráfico de Tordesillas y Juan Pablo García Gómez, experto en materia de transporte de la Guardia Civil. En la jornada se abordaron temas de gran importancia para el colectivo según describimos a continuación:

Informe de gestiones llevadas a cabo desde la citada Asociación y futuros avances en el sector a nivel nacional.

- Señal V-24 y circulación de las grúas de auxilio en carretera.
- Equipamiento necesario para la utilización del operario de la grúa según la normativa de
- alta visibilidad EN-471 (EPI de categoría II o III) apto para su uso en circunstancias climatológicas adversas (Uniformes de Alta Visibilidad).
- Señalización de los vehículos pesados (V-23).
- CAP, formación obligatoria de los conductores.
- Ponencia Guardia Civil efectuada por el Teniente Alberto Fidalgo.



De izquierda a derecha: Juan Huertas, Pedro Seguín, Beatriz Rodríguez, Teniente Alberto Fidalgo y el Guardia Juan Pablo García.

Se solicitó a los responsables de la Agrupación de Tráfico un mayor esfuerzo para localizar y erradicar la competencia desleal

Se habló sobre las medidas para controlar la nueva reglamentación en las grúas de auxilio en carretera que circulan por las carreteras de Castilla y León. En este sentido se solicitó a los responsables de la Agrupación de Tráfico un mayor esfuerzo para localizar y erradicar la competencia desleal, llevada a cabo por grúas sin la autorización reglamentaria vigente.

Se insistió en materia de seguridad vial y prevención de riesgos. Se destacó la importancia de los uniformes de alta visibilidad. También se habló de no bajar la guardia mientras se realiza un auxilio o rescate en la vía pública, ya que en ocasiones los profesionales del sector pecamos de exceso de confianza.



Se sugirió realizar un manual dirigido a los usuarios, que recogiese diferentes puntos clave en materia de seguridad

Se sugirió realizar un manual dirigido a los usuarios, que recogiese diferentes puntos clave en materia de seguridad cuando su vehículo fuese auxiliado en la carretera. Dicho manual recomendaría no colocarse detrás de la plataforma mientras su vehículo es manipulado; no saltar por encima del cable; mantenerse a una distancia y colocación prudencial por si dicho cable se rompiese, etc.

También solicitaron que, ante un accidente o avería en la vía pública, los agentes de tráfico dejaran el tiempo necesario para maniobrar adecuadamente y de esta forma evitar accidentes inesperados.

Diferentes asistentes a la jornada indicaron el contratiempo que en ocasiones supone tener que llamar a las compañías para la autorización del rescate. Recalcaron que se pierde un gran tiempo y por consiguiente se incrementa la inseguridad y más teniendo en cuenta que frecuentemente tar-

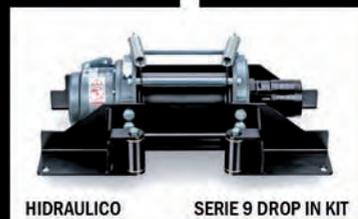
dan demasiado tiempo en atender la llamada.

Actuaron como patrocinadores IVECO España y FORWEI Accesorios, desde estas páginas nuestro agradecimiento.

Julián Santamarina
Fotos: Raúl Rodríguez



De izquierda a derecha: Florencio Ajetes, Pedro Seguí, Juan Huertas, Teniente Fidalgo, Beatriz Rodríguez y el Guardia Juan Pablo García.



implementos, s.a.
IMPORTADOR EXCLUSIVO

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



De izquierda a derecha: Antonio Iglesias, Diana Pereira, Rafael Merino, Raquel Rodríguez, Tte. Coronel José Hermida, Miguel Rodríguez Bugarín y Verónica Tellado.

Reunión informativa de ASEGA

Participaron el Presidente de ANEAC-FENEAC, el Director General de Movilidad y la Subdirectora General de Suelos y Residuos de la Xunta de Galicia y el Jefe del Sector de Tráfico de A Coruña

El pasado mes de marzo tuvo lugar en Santiago de Compostela, una importante jornada informativa organizada por ASEGA, que contó con la presencia de numerosos socios y amigos de la asociación gallega. La mesa de ponentes estuvo compuesta por Rafael Merino, Presidente de ANEAC-FENEAC, miembros del Consejo Superior de Seguridad Vial y del Comité Nacional de Transporte por Carretera; Diana Pereira, socia fundadora de ASEGA, siendo la primera mujer en dirigir una empresa de auxilio en carretera, que por su trabajo y esfuerzo se ha convertido en referente nacional; Antonio Iglesias, Presidente de ASEGA y representante de la Asociación Gallega dentro de FENEAC; Miguel Rodríguez Bugarín, Director General de Movilidad de la Xunta de Galicia; Verónica Tellado Barcia,

Subdirectora General de Suelos y Residuos Contaminados de la Xunta de Galicia y por último el Teniente Coronel, José Hermida Blanco, Jefe del Sector de Tráfico de A Coruña.

Tras la presentación de los componentes de la mesa y el agradecimiento a los numerosos asistentes por su participación en la jornada, tomó la palabra Diana Pereira, haciendo un breve recorrido desde los inicios de ASEGA, hasta nuestros días. "Hemos recorrido mucho camino, pero queda mucho por recorrer". Destacó. Seguidamente Diana Pereira se dirigió a las autoridades solicitando su colaboración.

**RAFAEL MERINO
HIZO HINCAPIÉ EN LA
PROBLEMÁTICA DE LOS
TIEMPOS DE LLEGADA**

Seguidamente Rafael Merino informó a los asistentes sobre los diferentes frentes abiertos con la Administración, en los que se trabaja día a día para la mejora del sector. Hizo hincapié en la problemática de los tiempos de llegada y la necesidad de ser considerados vehículos prioritarios, cuando se dirigen al lugar de un accidente o avería que dificulta la correcta circulación por la vía. Estos y otros importantes temas de máxima actualidad para nuestro colectivo, fueron tratados por nuestro Presidente en la jornada gallega.

A continuación, Antonio Iglesias se dirigió a los asistentes agradeciéndoles su presencia, a pesar de tratarse de un día laboral y las largas distancias existentes en la Comunidad.

Responsables:

- ✓ Diana Pereira, *Directora Ejecutiva.*
- ✓ Antonio Iglesias, *Responsable Ejecutivo.*
- ✓ Juan Fernando Gómez, *Responsable de Flota.*
- ✓ Andrea García, *Responsable Prevención de Riesgos y Protección de Datos.*
- ✓ César Pereira, *Administración y Contabilidad.*



Notará la diferencia

Severino Cobas, 122 y 124

36214 Vigo (Pontevedra)

Tel.: 986 26 42 42 (8 Líneas)



DIANA PEREIRA SOLICITÓ AL TENIENTE CORONEL, JEFE DEL SECTOR DE TRÁFICO DE A CORUÑA, LA COLABORACIÓN MUTUA EN LO REFERENTE AL AUXILIO EN CARRETERA, ESPECIALMENTE CONTRA EL INTRUSISMO Y LA COMPETENCIA DESLEAL

Diana Pereira tomó nuevamente la palabra solicitando al Teniente Coronel, José Hermida, la colaboración mutua en lo referente al auxilio en carretera, especialmente contra el intrusismo y la competencia desleal. Lamentablemente aún quedan grúas sin la señalización V-24, o sin la documentación acreditativa en regla, funcionando irregularmente, con los perjuicios para las empresas debidamente reglamentadas y los

propios usuarios que esta situación conlleva.

El Teniente Coronel explicó la operativa que viene desarrollando la Agrupación de Tráfico en esta materia, hablando posteriormente del reglamento de la V-24 y las especiales medidas a las que están sometidas las grúas de auxilio en carretera debidamente regularizadas, poseedoras de dicha placa identificativa.

EL DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD DE LA XUNTA DE GALICIA, EXPUSO LA PROBLEMÁTICA DEL SECTOR AL TENER UN FUNCIONAMIENTO ESPECÍFICO Y DIFERENCIADO DEL RESTO DE TRANSPORTES

Miguel Rodríguez Bugarín, Director General de Movilidad de la

Xunta de Galicia, expuso la problemática del sector al tener un funcionamiento específico y diferenciado del resto de Transportes. Recalcó que su departamento no tiene ningún afán recaudatorio y que trabajan en plena colaboración con la DGT.

Verónica Tellado Barcia, Subdirectora General de Suelos y Residuos Contaminados de la Xunta de Galicia, se puso a disposición de los asistentes para intentar resolver cualquier duda o eventualidad que pudieran tener en materia de Medio Ambiente.

Tras las preguntas de los asistentes, que son recogidas ampliamente en esta publicación, se dio paso a la cena que puso broche final a esta importante jornada informativa organizada por ASEGA.

Julián Santamarina

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





Miguel Rodríguez Bugarín, Director General de Movilidad de la Xunta de Galicia

Miguel Rodríguez Bugarín es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la Universidad de Cantabria, alcanzando el grado de Doctor con una tesis sobre "Desvíos de Alta Velocidad", en la citada Universidad. Ejerció como Profesor Titular en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad de A Coruña. En el año 2000 recibió la medalla del XX Congreso Panamericano de Ferrocarriles

y la del Mérito Colegial de la demarcación de Galicia, del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Es miembro del Foro de Ingeniería de los Transportes, de la Comisión de Transportes del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos y socio fundador del Foro de Infraestructuras y Servicios. Catedrático desde el año 2003 de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes, su amplia formación le hace sin duda refe-

rencia internacional en transportes e infraestructuras, entre otras importantes materias.

ACTUACIÓN EN ESPAÑA DE GRÚAS PORTUGUESAS DE AUXILIO EN CARRETERA

¿Puede una grúa portuguesa operar en España como Auxilio en Carretera?

-Resulta un asunto complejo; a este respecto, debe partir-

se de la consideración de que los transportes de vehículos accidentados o averiados no precisan de licencia comunitaria (Reglamento 1072/2009, del Parlamento y del Consejo; artículo 1.5 letra b), no obstante, las administraciones de transporte de España parecen coincidir en la aplicación, a tal tipo de servicios, de la normativa de cabotaje que se contiene en la Orden ministerial de 22 de julio de 2008 (Orden FOM 2181/2008, de 22 de julio). En esta dirección se orienta la respuesta del propio Ministerio de Fomento a una cuestión planteada por la Dirección Xeral de Movilidad.

En este contexto, de resultar aplicable dicha norma reglamentaria, la vulneración del régimen que en ella se

contiene sería constitutivo de infracción muy grave, llevando consigo la imposición de una sanción de multa de 4.601 a 6.000 euros.

VALORACIÓN DE LAS ASOCIACIONES

¿Qué opinión le merece la actuación de asociaciones como ASEGA y su federación FENEAC, que trabajan para el reconocimiento y diferenciación del sector, siendo sus interlocutores con la Administración?

- En el desarrollo de sus funciones de colaboración con las administraciones de transportes desempeñan un papel de primer orden; en tal sentido, no debe olvidarse su consideración legal de instrumento de participación social en la realización de las funciones públicas de ordenación y mejora del funcionamiento del sector.

Desde la Dirección Xeral de Movilidad tomamos

buen nota de escritos como el presentado por ASEGA

Insistiendo en la referida línea de colaboración con la administración de transportes, deben agradecerse escritos como el que, el pasado mes de abril, remitió la Asociación de Empresas de Grúas y Auxilio de Galicia (ASEGA); en el mismo, se informaba a esta Dirección Xeral de la posible existencia de prácticas desleales en el sector derivadas del uso de grúas de auxilio en carretera con capacidad máxima de 300/400 Kg. A este respecto, si bien es la Dirección General de Tráfico la administración responsable de la aplicación de la invocada normativa V-24, desde la Dirección Xeral de Movilidad tomamos buena nota de escritos como el presentado, comprometiéndonos a adoptar todas cuantas medidas se encuentren a nuestro alcance en el ámbito competencial que tenemos encomendado, que no es otro que el de la normativa reguladora de los transportes.

Julián Santamarina





Verónica Tellado Barcia,

**Subdirectora General
de Residuos y Suelos
Contaminados de la
Xunta de Galicia**

42

La Subdirectora general es Ingeniero Superior Agrónomo e Ingeniero Técnico Agrícola, por la Universidad de Santiago de Compostela. Master en Dirección de Empresas y Técnico Superior en Prevención de Riesgos Laborales. Durante más de diez años desempeñó importantes trabajos de consultoría e ingeniería ambiental, en el ámbito de la empresa privada, especialmente en la dirección de proyectos internacionales de evaluación de impacto ambiental. En el año 2009 accedió como funcionaria de carrera de la Xunta de Galicia, ligada a la Consellería de Medio Rural. A principios de 2010 fue nombrada Jefa del Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica y desde 2011 ocupa el puesto de Subdirectora General de Residuos y Suelos Contaminados

¿Cuál sería el correcto procedimiento en materia medioambiental, con los vehículos retirados que pierden fluidos que

deben permanecer en nuestras instalaciones y que el cliente abandona?

-En primer lugar, es importante resaltar que se deben tomar las medidas necesarias para que los vehículos, que en sus instalaciones no se consideran residuos, permanezcan en las mejores condiciones de protección del medio ambiente y de la salud de los trabajadores, dado que mientras que no se inicie el procedimiento oportuno para declarar ese vehículo abandonado y se gestione adecuadamente, dichos vehículos son de su responsabilidad.

La Ley 7 de 1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local, en su artículo 25.2.1, incluye dentro de las competencias municipales la materia referente a la recogida y tratamiento de residuos y en el artículo 26 a) impone como servicio obligatorio la recogida de residuos.

Es el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, texto articulado de la ley sobre tráfico, cir-

culación de vehículos a motor y seguridad vial el que regula el procedimiento para operar en estos casos.

Una vez hayan transcurrido los plazos para los casos concretos que fija la normativa, de tal forma que su propietario pueda hacerse cargo de su vehículo si es que no ha podido por causas que le sean ajenas, la Administración competente deberá actuar de conformidad con lo establecido en el Real Decreto Legislativo.

En definitiva, si un vehículo es recogido como consecuencia de una avería o un accidente y permanece en un recinto privado durante dos meses sin que el titular lo retire, el propietario o responsable del lugar o recinto, deberá solicitar a la Jefatura Provincial de Tráfico, una autorización para el tratamiento residual del vehículo, para lo que deberá aportar la documentación que acredite haber solicitado al titular la retirada del vehículo en cuestión.

**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

Dicho esto, y centrándonos en los aspectos medioambientales, es necesario recalcar como ya menciono en párrafos anteriores, que a pesar de no estar ante un residuo, por parte de los responsables de las instalaciones deben de tomarse las medidas oportunas para que como consecuencia del depósito prolongado de los vehículos en cuestión no se produzca un daño ambiental.

"Se deben tomar las medidas necesarias para que los vehículos permanezcan en las mejores condiciones de protección del medio ambiente y de la salud de los trabajadores"

Desde los desguaces y con grúas propias, se recogen en carretera vehículos dados de baja. Al no encontrarse estas grúas dentro de la normativa V-24, sólo se les permite realizar el traslado de vehículos de taller a taller, no pudiendo actuar en vías públicas. ¿Tiene Medio Ambiente previsto realizar alguna acción reglamentaria para que se integren en la normativa V-24, o bien impedir que realicen dichos traslados?

-La normativa que regula la placa identificativa V-24 tiene por objeto contribuir a mejorar la seguridad vial toda vez que pretende ayudar a los conductores a identificar a esos vehículos, permitiendo adecuar su conducción a las circunstancias y de esta manera proteger a los usuarios que se encuentren en la vía pública. En definitiva, la placa V-24 indica que el vehículo que la lleva es una grúa de servicio de auxilio en carretera.

Los vehículos que utilizan los desguaces son vehículos dados de alta en el Registro de productores y gestores de Galicia como transportistas de residuos, ello sin perjuicio de que deban disponer de toda la documentación necesaria que acredite que cumplen con la legislación vigente en materia de mercancías.

Al ser un vehículo dado de baja, se convierte en un residuo regulado por la normativa estatal y autonómica en la materia, las grúas y el transporte de dichos residuos no se regulan por la misma normativa que los vehículos de auxilio en carretera.

La placa V-24 indica que el vehículo que la lleva es una grúa de servicio de auxilio en carretera

¿Cómo debemos tratar nuestros propios residuos, como por ejemplo el aceite usado de nuestra flota? ¿Existe algún reglamento y organismo de control?

-Los residuos que se generan por la actividad del servicio de auxilio en carretera son responsabilidad del productor del residuo, por lo tanto, la normativa de aplicación es la general de residuos. Al efecto, la Comunidad autónoma de Galicia ha desarrollado su propia legislación en desarrollo de la legislación básica del Estado.

Como productores del residuo, el sector está obligado a gestionarlo a través de gestor autorizado, así como a cumplir con una serie de especificaciones en virtud de la naturaleza del residuo relativas al almacenamiento, mezcla, envasado y etiquetado. Dichas operaciones, además, deben ser acreditadas documentalmente, y a disposición del órgano ambiental.

Es por lo tanto importante que los residuos que se generen se mantengan en condiciones adecuadas de higiene y seguridad mientras se encuentren en su poder. La duración del almacenamiento de los residuos no peligrosos será inferior a dos años cuando se destinen a valorización y a un año cuando se destinen a eliminación. En el caso de los residuos peligrosos, en ambos supuestos, la duración máxima será de seis meses, empezándose a computar desde que se inicie el depósito de residuos en el lugar de almacenamiento. No se deben en ningún caso mezclar ni diluir los

residuos peligrosos con otras categorías de residuos peligrosos ni con otros residuos, sustancias o materiales. Asimismo, es necesario que los residuos peligrosos se almacenen, envasen y etiqueten antes de su recogida y transporte con arreglo a las normas aplicables.

En particular, para los aceites usados, es importante señalar que al tener la consideración de peligrosos, una gestión inadecuada puede tener repercusiones ambientales significativas dado que dichos residuos tienen un potencial de alta peligrosidad. Los aceites usados contienen aditivos, impurezas y residuos generados en la combustión, susceptibles de dañar el medio ambiente y la salud de las personas. Sin embargo, bien gestionados son susceptibles de aprovechamiento, dado que se pueden reutilizar, regenerar, etc.

La normativa es prolija en relación a los residuos pero existen buenas prácticas ambientales que puestas en marcha por las empresas, pueden repercutir favorablemente en la gestión de las mismas, reduciendo costes e impactos sobre el medio ambiente y la salud de los trabajadores.

En cuanto a los organismos de control, la ley de residuos de Galicia los enmarca dentro de las funciones de vigilancia e inspección ambiental que pueden ser realizadas directamente por personal funcionario debidamente acreditado por la Consellería competente en medio ambiente o por organismos de control, igualmente autorizados por esta Consellería en el ámbito de los residuos, de conformidad con la Ley 21/1992, de 16 de julio, de industria, y el Real decreto 2200/1995, de 28 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de la infraestructura para la calidad y seguridad industrial.

No se deben en ningún caso mezclar ni diluir los residuos peligrosos con otras categorías de residuos peligrosos ni con otros residuos, sustancias o materiales.



Desde las empresas de auxilio en carretera dedicadas especialmente al vehículo industrial pesado, solicitan que los protocolos de asistencia incluyan todo, es decir la retirada del vehículo, así como la limpieza y correcto tratamiento de sus propios residuos y de la carga esparcidos por la carretera. ¿Vería usted acertado aplicar estas funciones a empresas especializadas de auxilio en carretera exclusivamente?

-Antes de responder a esta pregunta es necesario establecer el marco de actuación, para lo que es fundamental discernir entre la prestación del servicio de auxilio en carretera, transporte de mercancías y transporte de residuos.

Si bien en la práctica ante una eventualidad, donde es necesario actuar con celeridad, nos encontramos con que los agentes que operan en estas situaciones se atribuyen funciones que no le son propias, lo cierto es que son materias reguladas por normativa específica con importante repercusión ambiental.

En materia de residuos, para poder retirar, transportar y tratar residuos se debe contar con la preceptiva autorización administrativa en la materia, autorización que otorga la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia. Por lo tanto, para poder realizar todas las operaciones descritas se requeriría obligatoriamente que todas y cada una de las empresas obtuvie-

sen autorización como gestores de residuos peligrosos, dado que por norma general nos vamos a encontrar con cierta cantidad de residuo peligroso en función del tipo de siniestro. Por otro lado, y no menos importante, para la limpieza, en la medida de que en función de la carga pueden producirse impactos importantes sobre el medio ambiente, antes de realizar ninguna actuación es importante determinar ante qué tipo de situación nos encontramos, dado que puede que sea necesario intervenir, por ejemplo, ante un vertido de aceite, siguiendo el procedimiento de actuación en materia de suelos contaminados, con lo que la empresa que se encargue de las actuaciones tendría que estar acreditada de conformidad con la norma UNE-EN ISO/IEC 17020, que establece los criterios generales para el funcionamiento en el sector ambiental en el campo de suelos. Todo ello, además, siguiendo el procedimiento que fija por un lado la ley de responsabilidad ambiental (Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental), en la medida en que sea necesario dirimir la responsabilidad del operador para prevenir, evitar y reparar los daños medioambientales ocasionados, así como toda aquella normativa que pudiera ser de aplicación en virtud del ámbito afectado.

Sin embargo, si estamos ante mercancías, y dado que el vehículo siniestrado no se considera re-

siduo mientras no se dé de baja, la normativa de aplicación será la del Transporte de Mercancías por Carretera, para lo que es necesario dotarse de camiones portavehículos o grúas de arrastre, siguiendo los procedimientos que fija al efecto el Ministerio de Fomento.

Por lo tanto, para que empresas especializadas en auxilio en carretera operen en el ámbito del transporte de mercancías o de residuos, deberán adecuarse a lo exigido por la normativa que le sea de aplicación, según el caso.

Para que empresas especializadas en auxilio en carretera operen en el ámbito del transporte de mercancías o de residuos, deberán adecuarse a lo exigido por la normativa que le sea de aplicación

Además de unas instalaciones adecuadas y equipadas para el almacenaje y tratamiento de los residuos, ¿qué otras medidas deberían adoptar? ¿Lo ve factible?

-Al hilo de la respuesta de la pregunta anterior es importante aclarar que debido a la diferente tipología de la mercancía que puede transportar un vehículo industrial y sus importantes repercusiones ambientales, no es factible, de forma general, el establecer una serie de condiciones a adoptar para que las empresas de auxilio en carretera puedan asumir todos los trabajos en el caso de un accidente con vertido de carga.

Otra cosa es la retirada de aquellas mercancías, no consideradas residuos, que sean retiradas de la vía pública para que con posterioridad, su propietario o responsable se haga cargo. En este caso, las obligaciones, medidas a adoptar, permisos y otros, vendrán reguladas a través de la normativa relativa al transporte y almacenamiento de productos o mercancías.

Julián Santamarina



**Teniente Coronel José Hermida Blanco,
Jefe del Sector de Tráfico de A Coruña...**

“El personal que presta sus servicios en los vehículos de auxilio los desarrolla con una gran profesionalidad”

El Teniente Coronel José Hermida llegó a A Coruña tras su paso por la Comandancia de Oviedo. Fue uno de los miembros del grupo de expertos elegidos por la UE para poner en marcha medidas que redujeran el número de accidentes en los países pertenecientes a la Unión. Es un firme defensor de la formación y de la educación de los conductores como herramientas importantes para luchar contra la siniestralidad en las carreteras.

¿Se podría establecer una operativa que acelerase el proceso relativo a los vehículos aban-

donados en nuestras instalaciones, ya que a pesar de la nueva normativa, continúa siendo muy tedioso?

-El procedimiento administrativo actualmente en vigor creo que es suficiente, el problema surge con aquellos vehículos que se encuentran a disposición judicial, pero éste es un problema de la Administración de Justicia.

Según su criterio, ¿qué uniformidad de los conductores y colores de los vehículos grúa de auxilio en carretera, sería recomendable en materia de seguridad vial?

-En mi opinión, se debería diferenciar en el color de los chalecos a los agentes de la autoridad, personal de asistencia y auxilio y al resto de usuarios, de esta forma, en una incidencia en la vía cualquiera sabría a quién dirigirse y quién es la persona que se dirige a él.

En lo que respecta a las grúas, desconozco que exista disposición alguna que ampare una posible imposición de los colores que deban ostentar estos vehículos por lo que, para adoptar esta medida, sería necesario alguna legislación que lo regulase.

LIDERKIT GROUP

CARROCERIAS PERAGON

LIDERKIT

PREFABRICADOS PERAGON

TERMO-CUBE



SERVICIO OFICIAL
PALFINGER



CARROCERIAS Y REMOLQUES PERAGON, S.L. Pol. Ind. Guadiel, CP: 23210 Guarromán (JAEN) SPAIN

Teléfono Centralita: +34 953 67 85 56 Fax Comercial: +34 953 67 63 52 Móvil: +34 600 512 484

gerencia@carrocerias-peragon.com

Www.carrocerias-peragon.com

"TODAS LAS GRUAS ESTAN CONFORME A LA NORMATIVA E INCORPORAMOS SEÑALIZACION DESTELLANTE V-23,ASI COMO PILOTOS LEDS DE BAJO CONSUMO "

Se debería diferenciar en el color de los chalecos a los agentes de la autoridad, personal de asistencia y auxilio y al resto de usuarios”

¿Qué competencias tiene la Xunta de Galicia a este respecto?

-Desconozco si la Xunta posee alguna competencia en esta materia.

¿En su opinión, qué medidas deberían tomarse y a quién correspondería, para conseguir mejorar las altas cifras de accidentalidad en nuestro sector y zona?

-Entiendo que se refiere a la siniestralidad en el sector de auxilio. Creo que una adecuada formación en materia de riesgos laborales del personal que presta ese servicio, y de los conductores acerca de las medidas que deben de adoptar ante una incidencia viaria, reducirían considerablemente ese tipo de percances.

Una adecuada formación en materia de riesgos laborales por parte del personal reduciría las altas cifras de accidentalidad

¿Tienen previsto realizar en Galicia una comprobación de las grúas de auxilio en carretera, en cuanto al correcto cumplimiento de la V-24?

-Desde la entrada en vigor de la normativa que regula la utilización de la V-24, en Galicia se viene comprobando y denunciando las infracciones que se observan en esa materia.

¿Qué aspectos considera que deberían mejorarse en nuestra labor de auxilio en carretera?



-En general, el personal que presta sus servicios en los vehículos de auxilio los desarrolla con una gran profesionalidad, en todo caso, desde el punto de vista de la vigilancia y regulación del tráfico, en algunas ocasiones echamos de menos una mejora en los tiempos de respuesta.

“El personal que presta sus servicios en los vehículos de auxilio los desarrolla con una gran profesionalidad” Desde el punto de vista de la vigilancia y regulación del tráfico, en algunas ocasiones se echa de menos una mejora en los tiempos de respuesta

En la Rioja, la asociación de grúas de auxilio en carretera ya

forma parte del operativo de seguridad vial, ¿piensa que también debería adoptarse esta medida en Galicia y en el resto de comunidades?

- Desconozco qué tipo de operativo tiene establecido la Rioja ya que, en las incidencias viarias en nuestra comunidad, el dispositivo se establece en función de la misma y en él participan todos los organismos implicados (policía, bomberos, protección civil, 062) incorporándose al mismo el operador de la grúa asesorando en toda aquello que le afecta.

Antes de terminar el Teniente Coronel tuvo unas palabras de agradecimiento...

- Quiero agradecer a FENEAC y ASEGA su invitación a la asamblea celebrada recientemente en Santiago y ponerme a su disposición para, entre todos, tratar de mejorar la asistencia a los usuarios de nuestras carreteras y así, lograr alcanzar unas mejores cotas de seguridad vial.

Julián Santamarina

PALFINGER

TADANO FAUN

VEHÍCULOS PARA SALVAMENTO, RESCATE, ELEVACIÓN Y REMOLQUE



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

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



Diseño especial PALFINGER para grúas de rescate en carretera.

Enorme capacidad de carga con poco peso propio.

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

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

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

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



MYCSA

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

Reunió a socios y profesionales del sector de Cantabria, País Vasco y Asturias

Jornada informativa en Santander



El pasado día 20 de junio, tuvo lugar en Santander una jornada informativa que juntó a socios y profesionales del sector de Cantabria, País Vasco y Asturias. La mesa estuvo compuesta por Rafael Merino, Presidente de ANEAC-FENEAC; Beatriz Rodríguez, Presidenta de ASCALEAC y Vicepresidenta de ANEAC-FENEAC; José Asterio, Presidente de AGRAC y miembro de la ejecutiva de FENEAC; Antonio Iglesias, Presidente de ASEGA e igualmente miembro de la ejecutiva de FENEAC y Fernando Puente, responsable en Cantabria de ANEAC.

Tras la presentación de los componentes de la mesa y el agradecimiento a los asistentes, se pasó a tratar los temas que componían la orden del día.

- Situación económica de las empresas de auxilio en carretera con las Compañías de Asistencia y Clubes Automovilísticos, sobre los contratos y cómo afectan estos a las empresas en época de crisis.

Se está negociando con las compañías establecer un albarán único a nivel nacional

Don Rafael Merino comentó que se están estableciendo reuniones con las principales compañías para que tengan conocimiento de las nuevas normativas referente a la V-24. Se habló sobre los nuevos contratos que están estableciendo con las empresas de auxilio en carretera, que carecen de equidad. Se informó además que se está negociando con las compañías establecer un albarán único a nivel nacional al igual que un programa exclusivo de asistencia, para evitar que cada compañía tenga un

criterio de finalización, facturación o distintos mapas para calcular rutas.

Las compañías están de acuerdo en el Nuevo Reglamento de transporte de regular un Contrato de Asistencia. De esta forma la responsabilidad estaría compartida. Las compañías actuarían como operadores de asistencia. Queda por delimitar qué funciones tendrían como operadores y cuáles serían las de las empresas de auxilio en carretera.

- V-24. Presente y futuro del sector de Auxilio en Carretera.

Jose Asterio y Rafael Merino explicaron en qué consistía la normativa, el utillaje que había que llevar, ventajas y desventajas de la V-24.

Algunos asistentes comentaron que en su zona no habían canjeado todo el mundo los permisos de circulación y otros llevaban la placa identificativa en los salpicaderos de las grúas.

V-24: inspecciones en carretera para todas las grúas

Sobre este punto, Rafael Merino informó que por ese motivo se están estableciendo reuniones provinciales, con el fin de comenzar las inspecciones en carretera para todas las grúas comentando que la Guardia Civil de Tráfico impedirá cargar en carretera si previamente no ha sido canjeado el permiso de circulación, como ya se está haciendo en varias comunidades.

También aclaró que las góndolas, coches taller y portavehículos, no cumplen con la normativa V-24 por clasificación, y por tanto no pueden llevar la placa, ni pueden canjear el permiso de circulación. Actualmente, se está viendo la posibilidad de encontrar una solución que afecte únicamente a las empresas de auxilio en carretera, pero no a otros sectores.

- Presentación de borradores de la Ley del Transporte y del Reglamento de circulación, que nos afectará en un futuro cercano. Enmiendas que desde FENEAC se tratará de incorporar para una buena regularización del sector.

Rafael Merino comentó que a partir de Enero del 2013 sólo habrá

dos tipos de tarjetas: para vehículos de más de 3.500 kg y de menos de 3.500 kg.

Si los vehículos son inferiores a 3.500 kg no necesitarán disponer de un número de vehículos mínimo, tampoco importará la antigüedad y no hará falta solicitar un certificado de honorabilidad. Sólo tendrían que pedir una autorización para circular. En Transporte actualmente las puertas están cerradas sobre este asunto, pero a través de la DGT se está trabajando para que, por lo menos a nuestro sector, se les exija tarjetas de más de 3.500 kg de MMA, para poder realizar los canjes, e ir correctos de peso con lo que esta situación conlleva en materia de seguridad vial.

Se está negociando con Transporte un contrato de auxilio en carretera

También informó que se está negociando con Transporte un contrato de auxilio en carretera. Se advirtió que con la nueva normativa V-23 no se podrá llevar publicidad en los laterales de las grúas. Por último en este bloque, aclaró que estamos exentos de llevar la hoja de control.

Sobre el nuevo Borrador de Tráfico, Rafael Merino comentó que recoge todas las enmiendas que desde la Federación se han propuesto: Que se nos reconozca como Auxilio en Carretera; singu-

laridad de las empresas de auxilio en carretera; reconocimiento mediante autorizaciones administrativas de la DGT, para que se regule el sector en las carreteras, además de otros importantes temas

Fiscalidad y desaparición de los módulos

La fiscalidad fue otro de los temas abordados en la jornada. La desaparición de los módulos traerá sin duda quebraderos de cabeza para muchos de nosotros. Desde el Comité Nacional de Transporte por Carretera se está negociando con Hacienda el establecimiento de un régimen transitorio en la aplicación de la norma, que se desarrollaría en dos tramos:

Durante el ejercicio 2013, podrían permanecer en el régimen de módulos los empresarios, personas físicas que dispusiesen como máximo de dos vehículos y cuyo volumen máximo de rendimientos íntegros fuese de 150.000 euros.

Durante el ejercicio 2014, podrían permanecer en el régimen de módulos los empresarios, personas físicas que dispusiesen como máximo de un vehículo y cuyo volumen máximo de rendimientos íntegros fuese de 120.000 euros.

De esta forma, el uno de enero de 2015 el régimen de módulos se habría extinguido totalmente para el sector transporte.

Comentó además que para la próxima renovación del CNTC, es muy probable que ya no se incluyan diferenciadamente los vehículos ligeros en una sección aparte, por lo que, es más importante aún que se nos reconozca como auxilio en carretera.

Feria Internacional de Auxilio y Rescate en Carretera

Beatriz Rodríguez informó sobre la celebración de la Feria Internacional de Auxilio en Carretera, que tendrá lugar en Santa Susanna (Barcelona) entre los días 4 y 7 de octubre. A la misma asistirán compañías de asistencia, empresas carroceras, marcas de camiones, pequeño suministro para las grúas, uniformes, etc., invitando a todos a su participación y presencia, ya que se trata una cita obligada de máximo interés para todo el colectivo.

Antes de terminar, Rafael Merino valoró la necesidad de crear una asociación de auxilio en carretera que albergara a todas las empresas del sector de la zona norte peninsular. Los asistentes estuvieron plenamente de acuerdo, ya que necesitaban mayor representación ante la DGT y la Administración, por dicho motivo se reactivará una asociación existente en la zona, que posteriormente se integrará en FENEAC.

Para finalizar, Fernando Gómez, de Sanz & Domecq, informó a los asistentes de los productos específicos que su correduría tiene en materia de seguros, para las empresas de auxilio en carretera, con coberturas y primas muy ventajosas para todo el colectivo.

Julián Santamarina



Reunión de FENEAC con Mónica Colás, nueva Subdirectora General de Intervención y Políticas Viales de la DGT

El pasado día cuatro de junio representantes de la Federación Nacional de Asociaciones de Empresas de Auxilio en Carretera (FENEAC) mantuvo una reunión con Mónica Colás Pozuelo, recientemente nombrada Subdirectora General de Intervención y Políticas Viales de la Dirección General de Tráfico, a fin de felicitarla por su designación y presentarle algunas propuestas para la mejora del auxilio en carretera, en las que ha trabajado la junta directiva de nuestra Federación y que se recogen ampliamente en la sección "Al día". En dicha reunión también estuvo presente Federico Fernández Alonso, Subdirector General de Gestión del Tráfico y Movilidad de la DGT.

También estuvo presente Federico Fernández Alonso, Subdirector General de Gestión del Tráfico y Movilidad de la DGT

Se expuso a ambos subdirectores, como FENEAC mediante el diálogo con las fuerzas políticas, el Gobierno y las Administraciones, pretende ordenar las situaciones tanto de derecho público como privado, que le afectan en su cotidiano desarrollo. En definitiva, los intereses que le son propios, conscientes de que la Dirección General de Tráfico, ha sido, principalmente en su última etapa, quien se ha preocupado por mejorar esta actividad y fomentar el desarrollo armónico del sector, con el que ha dialogado y buscado conjuntamente solución a sus problemas.

La DGT se ha preocupado por mejorar nuestra actividad, fomentando el desarrollo armónico del sector

Ambos subdirectores, son perfectos conocedores de nuestro sector y sus necesidades, mostrándose muy receptivos y sensibles a

las dificultades por las que atraviesa el mismo y proclives a proponer la redacción de normativas que reconozcan y favorezcan al sector del auxilio en carretera, en tanto su actividad afecta directamente a la Seguridad Vial.

Por otro lado felicitaron la labor de FENEAC en su compromiso con la calidad y la seguridad, y su participación en la Carta Europea de Seguridad Vial.

Esta reunión ha supuesto una primera toma de contacto con el nuevo equipo directivo de la DGT tras las pasadas elecciones generales y un satisfactorio entendimiento con el mismo, quedando asegurado por Mónica Colás el seguimiento y la atención a los problemas de nuestro colectivo por parte de su departamento.

Emilio Domínguez del Valle
Fotos: Julián Santamarina



GRUAS Arafo

Telfs.: 902 104 552
922 512 501
677 467 522
677 467 523
Fax: 922 524 486

e-mail: administracion@gruasarafo.es



- ☞ Moderna flota de grúas para resolver cualquier contingencia.
- ☞ Servicio Permanente, 24 horas todos los días del año
- ☞ Trabajamos con las principales compañías
- ☞ Tecnología, equipos e instalaciones de última generación, garantizan nuestro trabajo con el mejor servicio ágil y profesional.
- ☞ Además disponemos de:
 - Vehículos para el traslado de maquinaria pesada
 - Grúas para carretillas elevadoras
 - Grúas con cesto para personas
 - Plancha para contenedores
- ☞ Realizamos toda clase de traslados

Nos encontramos en la mejor ubicación:
Autopista del Sur, a 300 m. del Cruce de Arafo.
Camino de las Cañadas
38509 Güimar - Tenerife

Santa Susanna (Barcelona)
del 4 al 7 de octubre...



Ya está en marcha la V Feria Internacional de Auxilio y Rescate ANEAC-FENEAC, Santa Susanna 2012



La Feria

Internacional de Auxilio y Rescate en Carretera Santa Susanna 2012 acapará durante un fin de semana el interés internacional en materia de seguridad vial, tecnología, equipamientos, formación, etc., del sector de auxilio en carretera.

54

Proyecciones, conferencias, demostraciones, etc. Son la mejor lanzadera comercial para los negocios del sector. Un abanico mercantil abre las puertas a todo lo imaginable.

HISTORIA DE LA FERIA

Cuatro ediciones avalan este nuevo proyecto, construido desde la experiencia de exitosas celebraciones anteriores. Santa Susanna I, II, III y IV, mostraron el camino a seguir, apoyados por un Ayuntamiento involucrado con la causa. Sus aportaciones fueron determinantes para forjar nuestro crecimiento internacional. Cesión de infraestructuras, apoyo de las fuerzas de seguridad munici-

pales, así como ventajosos acuerdos hosteleros, hicieron de esta idea una consagrada realidad.

En una situación de dificultad económica internacional resulta necesario la celebración de esta V Edición, motor económico del sector. Nuestra apuesta, apoyada por FCAC (Federación Catalana de Auxilio en Carretera), junto con el compromiso de un firme apoyo del Ajuntament de Santa Susanna, hará de este evento, un punto de referencia internacional imprescindible en el calendario sectorial de la Unión Europea.

La Feria Internacional de Auxilio y Rescate de Santa Susanna, junto con su oferta cultural y de ocio para todos los asistentes, marcará sin duda un antes y des-

pués en el panorama internacional de eventos dedicados a esta actividad, constituyéndose en un punto de encuentro obligado tanto para el sector como para el público en general.

EXPOSITORES

No debemos olvidar que una Feria Internacional tiene como principal objetivo mostrar, captar y sobre todo llegar a acuerdos comerciales entre compradores y vendedores. Un fin de semana de encuentro para todo el sector.

El sector de auxilio en carretera se ha repartido por todo el territorio nacional, algunos en puntos estratégicos, imprescindibles para configurar la amplia red de



asistencia, pero prácticamente aislados de grandes urbes, donde se encuentran sus principales proveedores.

Por ese motivo un fin de semana en la Feria, donde se encuentran la totalidad de proveedores necesarios para la adecuada ejecución de la actividad, equivale en muchos casos a costosos desplazamientos para contratar equipamientos o servicios. Vehículos, carroceros, tele-mandos, gestión de flotas, equipamientos, accesorios, corredurías, herramientas, compañías de seguros, etc. Todos se dan cita en la Feria.

ACTIVIDADES

Sin duda uno de los platos fuertes de la Feria.

- Demostraciones de las unidades de intervención de accidentes (bomberos, ambulancias, DGT, Auxilio en Carretera):

- ¿Cómo actuar en caso de accidente con heridos en el interior del vehículo siniestrado?
- ¿Cuál es el protocolo de actuación a seguir en caso de accidente?
- ¿Cómo debemos utilizar correctamente el tacógrafo?
- ¿Cuáles son nuestros tiempos de conducción?

- ¿Qué cubre nuestra Responsabilidad Civil?
- ¿Qué obligaciones tenemos?

Tantas dudas y tantas respuestas en un sólo evento. Formación, exposición y aprendizaje, son parte de las ponencias impartidas en la Feria. Precisamos empresas y profesionales de calidad, y siem-



pre es factible ofrecer soluciones puntuales en sitios definidos.

**COMPAÑÍAS
ASEGURADORAS Y
PLATAFORMAS:**

Línea Directa, Europ Asistencia, Repsol, Pelayo, Mutua Madrileña, Racc, Race, Asitur, Mondial, etc., siempre están presentes en nuestros eventos, aportando un acercamiento real y ajustado a las necesidades del sector, subvencionando en algunos casos, importantes actos para los asistentes.

**OCIO Y CULTURA: UN
ENCUENTRO CON LA VIDA**

No hay demasiado tiempo para explayarse en las bondades de la Comunidad, tan sólo tres días. Aun así SANTA SUSANNA y toda la Costa del Maresme, nos depara un encuentro con la vida. Cultura, gastronomía, playas, paisajes, y sobre todo sus gentes, siempre hospitalarias, siempre próximas y verdaderas. SANTA SUSANNA cuenta con las marcas de Turismo Familiar y Destino Turístico Deportivo, concedidas por Turismo de Cataluña. Podremos disfrutar de actividades entre el mar y el parque natural del Montnegre-Corredor, rutas a caballo, BTT o segway, actividades náuticas, excursiones con barco por la Costa Brava y un largo etcétera.



ESCUELAS Y ACTUACIONES:

La Seguridad Vial como Signatarios de la Carta Europea del mismo nombre, es una de nuestras principales señas de iden-

tividad. Premiados internacionalmente por nuestro proyecto, que incide en la correcta visualización de nuestros vehículos, estamos obligados en difundir nuestra experiencia en beneficio de



todos. Sin duda los más pequeños tienen que recibir nuestra atención. Escuelas de conducción, dirigidas por monitores y agentes municipales, harán de esta experiencia un juego educativo y responsable para todos ellos.

Seas profesional del sector o proveedor del mismo ¡No te lo puedes perder!

Para más información:
eventos@aneac.com

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



Debe mantenerse el actual régimen jurídico de autorizaciones de transporte que prevé la LOTT para el sector de auxilio en carretera

El Gobierno ha aprobado el pasado día 15 de junio, la primera lectura del texto del **Anteproyecto de Modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres**, al que nuestra Federación ha tenido oportunidad de realizar algunas observaciones, en un primer momento, que se transformarán en enmiendas en su trámite parlamentario, de las cuales pasamos a transcribir la principal de ellas relativa a la desregulación del sector de vehículos ligeros que se propone efectuar el Gobierno de España.

FENEAC considera urgente y preciso que el Gobierno de España modifique el Anteproyecto de Ley por la que modifica la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres en el sentido de no suprimir, sino mantener el actual régimen de autorizaciones de transporte para los vehículos de auxilio en carretera, exigiéndolas, como hasta ahora, desde las 2 t de MMA.

En la actualidad el sector del auxilio en carretera está sujeto a la obligación de contar con autorización de transporte público de mercancías para todas aquellas empresas que cuenten con vehículos de más de 2 t de MMA, para las que se exige cumplir con los requisitos generales de la Unión Europea (capacitación profesional, capacidad económica, honorabilidad y establecimiento).

Modificar este sistema provocará daños irreversibles en la prestación de servicio de auxilio en carretera y en materia de seguridad vial

Modificar ese sistema, no exigiendo todos los requisitos de la Unión Europea a los empresarios exclusivamente titulares de vehículos entre 2 t de MMA hasta 3,5 t de MMA, del sector del Auxilio en Carretera, supone una medida que provocará daños irreversibles a medio plazo en la prestación al público del auxilio en carretera y la asistencia en viaje.

Nos encontraremos con una proliferación de empresarios individuales gruistas que accederían al mercado únicamente con vehículos de 2 a 3,5 t de MMA, con una mínima dimensión empresarial

En primer lugar, nos encontraremos con una proliferación de empresarios individuales gruistas que accederían al mercado únicamente con vehículos de 2 a 3,5 t de MMA, con una mínima dimensión empresarial que supondrá:

- Carecerán de vehículos polivalentes aptos para el rescate de amplios segmentos de turismos y derivados de industriales, estando limitados a pequeños turismos (conocidos como "clase A").
- Carecerán de infraestructura suficiente para el depósito de los vehículos recogidos (bases, campas, etc.) y para el cumplimiento medioambiental del tratamiento de los vehículos como residuos, etc.
- Al operar únicamente con vehículos de menos de 3.500 kg, sus empresas no serán aptas para cargar el 90% de los turismos existentes hoy en día (pues la carga útil que resta a vehículos de hasta 3,5 t MMA impide portar vehículos de más de 750 kg –todo lo que sea mayor a un modelo "Smart" o similar- lo que les forzará, con mucha probabilidad (y dado que la carga transportada –vehículos- es indivisible) a la permanente infracción de la normativa sobre exceso de peso, tanto derivada de la legislación de Transportes como de la de Tráfico, lo que implicará un mayor esfuerzo de control (fuerzas y cuerpos de seguridad y cuerpos de inspección) que generará menor seguridad vial y mayor gasto público.
- Asimismo, esta previsión legal, por la menor exigencia para el acceso al mercado, producirá una proliferación de esas empresas (autónomos en su mayoría) que operarán únicamente con vehículos de menos de 3.500 kg en condiciones de competencia desigual, lo que generará la paulatina desaparición de las estructuras empresariales actualmente existentes, quienes han realizado un importante esfuerzo para estar dotadas de más y mejores vehículos, más aptos y adecuados, personal más cualificado y formado en seguridad, medios materiales como centros de atención telefónica, campas de depósito, administración, gestión de las incidencias de los viajeros, etc., amén del empeoramiento de su servicio espec-

to a la Seguridad Vial, pues será muy poco rentable mantener la actual flota de grúas de gran tonelaje para rescatar los turismos berlina o superior y vehículos industriales.

En definitiva, todo un esfuerzo sectorial y del Estado español para tener uno de los mejores servicios de auxilio en carretera de toda Europa, realizado en la última década obteniendo la profesionalización del sector del auxilio y el dimensionamiento de sus empresas, se verá desaparecer. Con un ratio de 5'2 vehículos por empresa, nuestro sector supera casi en el doble el del sector del transporte en su conjunto, siendo precisamente ese aspecto el que permite subsistir a sus empresas por especialidad, eficiencia, dimensión adecuada, economía de escala, profesionalización, rotación de sus recursos, etc. Además, ha sido el propio Ministerio de Fomento el que desde 1997 viene promoviendo el dimensionamiento de las empresas desde diversas medidas normativas e incentivos. Caminar en sentido contrario supone un dislate, y una actuación difícilmente justificable por parte del Gobierno, que actúa contra sus propios actos y planes sectoriales (petra I y II, etc.).

Así el anteproyecto de Ley sitúa al Auxilio en Carretera y también a las Compañías de Asistencia en Viaje o carretera ante un horizonte de bajada en la calidad de los servicios a los usuarios

Así el anteproyecto de Ley sitúa al Auxilio en Carretera y también a las Compañías de Asistencia en Viaje o carretera ante un horizonte de bajada en la calidad de los servicios a los usuarios, que no son otros que todos los automovilistas, y por ende la ciudadanía en su conjunto.

En definitiva, por seguridad vial, ordenación, seguridad jurídica y competitividad, economía, y porque nadie del sector lo ha pedido, debe mantenerse el actual régimen jurídico de autorizaciones de transporte que prevé la LOTT para el sector de auxilio en carretera, toda vez que, de lo contrario, a fin de evitar la gravedad del daño que se pueda provocar a nuestro sector, se puede abocar al mismo a movilizarse en contra de estas medidas legislativas, con imprevisibles consecuencias.

Importante reconocimiento para el Presidente de ASEXTTEAC, socio fundador y amigo de ANEAC ...

Jesús Domínguez Cuesta recibió la Orden al Mérito Internacional a la Donación Altruista de Sangre

Antonio Gallardo Rodríguez, Secretario de la Hermandad de Donantes de Sangre de Cáceres, escribe este artículo en su honor



Mi nombre es Antonio Gallardo Rodríguez, soy Secretario de la Hermandad de Donantes de Sangre de Cáceres. Me dirijo a vosotros en primer lugar para saludaros y deseáros que sigáis todos con buena salud para continuar haciendo vuestra gran labor en las carreteras, ayudando a tanta gente como ayudáis, porque alguien podría pensar que vuestro trabajo, como está remu-

nerado, como sois empresarios, no tiene más mérito que el cobrar, pero yo quiero desde aquí transmitir a los lectores que el empresario de grúas no es un empresario normal, su labor es muy humanitaria.

Os encontráis con grandes problemas que para vosotros no son nada porque los vivís habitualmente. Para una familia que va de vacaciones a las cuatro de la tarde, en plena carretera de Valencia con

destino a la playa, a disfrutar de sus merecidas vacaciones y hace el coche "pum" y empieza a salir humo del motor, ahí empieza una tragedia familiar que parece tan sencilla de ver, cuando pasan los demás usuarios de la carretera y ven a cuatro personas en el arcén con su chaleco puesto. Bueno pues ahí estáis vosotros y cuando llegáis el calor se les quita, dejan de sudar y ven que ha llegado su ángel.



Jesús arropado por su familia y amigos en tan emotivo día.

Eso queridos lectores es lo que hacen tantísimas personas que en el techo de su camión pone Auxilio en Carretera.

Desde estas palabras quiero llegar más lejos y hacerlos extensivo a todos el premio que se le concedió el pasado día 14 de abril a un compañero vuestro, D. Jesús Domínguez Cuesta, Presidente de ASEXTAC Extremadura y Presidente de la Hermandad de Donantes de Sangre de Cáceres y de la Federación Extremeña de Donantes de Sangre, la "Orden al Mérito Internacional a la Donación Altruista de Sangre".

A dicho acto acudieron el Presidente Mundial de los Donantes de Sangre, D. Gianfranco Massaro; el Presidente Nacional de la Federación Española de los Donantes de Sangre, D. Martín Mancañido; así como Representantes del Gobierno de Extremadura, el Presidente del Parlamento de Extremadura, Excmo. Sr. D. Fernando Manzano; la Alcaldesa de Cáceres, Dña. Elena Nevado; el Obispo de Coria - Cáceres, Rvmo. Sr. D. Francisco Cerro y Autoridades Militares. A nuestro Presidente le arroparon 350 personas que vinieron de Cáceres y de distintas ciudades españolas.

Me consta que el 90% de los gruístas son Donantes de Sangre, y de eso ya se está ocupando Jesús incansablemente.

Queridos lectores tened siempre en cuenta que vuestro trabajo es sumamente humanitario, no lo olvidéis nunca y ayudadnos a transmitir la donación de sangre desde vuestra labor diaria en esas carreteras.

Un abrazo.

Antonio Gallardo Rodríguez
Secretario de la Hermandad de Donantes de Sangre de Cáceres

España necesita lo que tú tienes ¡Dona tu sangre!

Por nuestra profesión, además de ser grandes profesionales del auxilio en carretera, somos empresarios que día a día cumplimos con nuestro deber profesional y ayudamos al prójimo.

Como Gran Donante de España, Presidente de la Asociación Extremeña de Auxilio en Carretera ASEXTAC y fundador de ANEAC, quiero pedir vuestra colaboración, ya que además de cumplir con nuestro trabajo podemos salvar vidas.

La sangre ni se compra ni se vende, solamente los corazones generosos pueden hacer posible este milagro. A veces me cuesta dar mi testimonio, pero es necesario que sepáis que vuestro compañero de auxilio en carretera empezó a donar sangre a los 18 años y ahora tengo 68 y sigo donándola.

Quisiera que esta información que os estoy dando no la leáis como una cosa más, sino con cariño y afecto, para que cada uno de vosotros y vuestras familias acudáis al Centro Sanitario más próximo a donar sangre.

Desde Extremadura para España, gracias por salvar vidas.

Jesús Domínguez Cuesta
Presidente de ASEXTAC
(Asociación Extremeña de Empresas de Auxilio en Carretera)



Tablón de Anuncios

SE VENDE NISSAN

NISSAN PATROL 2.8 6 CILINDROS CARROZADO FOIMA EN PERFECTO ESTADO DE USO Y MANTENIMIENTO AL DIA, 273000KM AÑO 1995. 12500€+IVA. TELÉFONO CONTACTO: RAUL 646977053.



sible, capacidad (3 vehículos). PRECIO 40000 €.

INTERESADOS PREGUNTAR POR TEO 609 179 112.



SE VENDE GRUA MITSUBISHI CANTER

Mitsubishi Canter, Año Julio 2009, Kilómetros: 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 30.000 € + IVA, Teléfono contacto: 609 290 340



SE VENDE GRUA IVECO

SE VENDE GRÚA IVECO EURO CARGO PORTAVEHICULOS BASCULANTE-DESGLIZANTE DOBLE PISO PARA 3 VEHICULOS

PLATAFORMA 9 METROS

PMA 12.000

TARA 8.550

KM 360.000

GRUA EN BUEN ESTADO, CABINA RECIENTE PINTADA. PRECIO 28.000 EUROS. TELEFONO CONTACTO: 608857345 (BENITO).



SE VENDE IVECO

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

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 COMPRA GRUA O EMPRESA

SE COMPRA GRUA O EMPRESA A PERSONAS QUE SE JUBILEN O QUIERAN VENDER EL NEGOCIO. INTERESADOS CONTACTAR CON ISAAC EN EL 699 421 099

SE VENDE FORD TRANSIT

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

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 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 GRUA IVECO ML100E21 Y ML120E24

Se Vende Grúa IVECO ML100E21 capacidad (2 vehículos). PRECIO 35000 €.

Se Vende Grúa IVECO ML120E24 exten-



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 5.600 KG. 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**



**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.

