

AN info EAC

Núm. 58- AÑO 2020

ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA



Presidente ANEAC-FENEAC
Rafael Merino

Firme al proyecto inicial.



Jefe de La Agrupación de Tráfico
General Ramón Rueda

**Ayudas de la Administración
para las empresas de Auxilio en
Carretera.**



Subdirector DGT
Jorge Ordás

**Reglamento y reconocimiento
pleno de los derechos
mercantiles, económicos y
sociales.**



Fiscal Seguridad Vial
Bartolomé Vargas

**Apoyo total a los servicios
esenciales de Auxilio en
Carretera.**

- Acuerdo YAGRUA & INCIDENCE
- Jornada Seguridad Vial ANEAC-FUNDACIÓN PONS



GRAN STOCK DE VEHÍCULOS CARROZADOS PARA ENTREGA INMEDIATA

EMPRESAS ANUNCIANTES

FOIMA <small>int.portada</small>	
<i>Fabricación de grúas</i>	
TIREA	5
<i>Software de comunicación</i>	
SANT JORDI	9
<i>Gestor Autorizado VFU, transporte, compra-venta vehículos</i>	
GRÚAS SANT ANDREU	11
<i>Auxilio en Carretera 24 horas</i>	
CARMONA	11
<i>Auxilio y Rescate 24 horas Equipos de recuperación de combustible</i>	
FRANCAL	13
<i>Fabricación de grúas</i>	
EUROGRUAS	15
<i>Auxilio y rescate en carretera</i>	
LA RAL	17
<i>Auxilio en Carretera 24 horas</i>	
INVESTEL	19
<i>Gestión integral de flota</i>	
GRÚAS ALONSO	21
<i>Grúas, CAT autorizado, recambio verde</i>	
GRÚAS MARCOS	23
<i>Asistencia 24 horas</i>	
GRÚAS VILLANUEVA	27
<i>Auxilio en Carretera 24 hora</i>	
GRÚAS GONZÁLEZ	39
<i>Auxilio en carretera</i>	
MB4	48
<i>Vestuario profesional</i>	
YAGRUA	57
<i>Tecnología aplicada al Auxilio en Carretera</i>	



4	Carta del Presidente
6	Auxilio Vial Yagrúa, S.L., se alía con un equipo de éxito para desarrollar YAGRUA, la primera plataforma tecnológica de asistencia en carretera
8	Auxilio en carretera: "Su aportación ha sido y es decisiva para la seguridad vial"
10	General Jefe de la Agrupación der Tráfico de la Guardia Civil, Ramón Rueda Ratón...
16	Jorge Ordás Alonso, Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la Dirección General de Tráfico...
24	El Rafael Merino más humano, habla sin tapujos sobre sus 21 años como Presidente de ANEAC
38	Los vehículos asegurados crecen un 0,31% a junio de 2020
40	Uno de cada 10 kilómetros presenta una situación muy deficiente, incompatible con una movilidad segura y verde <ul style="list-style-type: none">• El estado del pavimento obtiene la peor nota en 20 años• Hay que renovar 374.000 señales de código3, el 72% con el reflectante caducado• Es necesario repintar las marcas viales en 38.500 kilómetros de carreteras• Las barreras metálicas experimentan una tímida mejora• El balizamiento empeora, aunque sigue gozando de buena salud• El déficit de inversión en las carreteras españolas se incrementa un 5,7% en dos años• Trabajo de campo• Tablas de calificaciones• Fiabilidad de la muestra
53	La guantería legal
54	Tablón de anuncios



Queridos socios y amigos:

Nos está tocando vivir tiempos convulsos, de gran dificultad económica y social que probablemente cambien la vida de todos durante mucho tiempo. No terminamos de ver la luz al final del túnel, el dichoso COVID-19 no quiere irse y los rebrotes indican la posibilidad de una segunda oleada.

¿Cómo va a incidir esta situación en nuestro sector? ERTES, cierre de empresas, ya ha ocurrido en otros colectivos y no olvidemos que somos un servicio público y sin público o usuarios desplazándose en

sus vehículos para acudir a sus puestos de trabajo o lugares de esparcimiento, nuestra actividad se verá mermada y por tanto nuestra producción.

Por otro lado no olvidemos que, como recoge el BOE, el Auxilio en Carretera ha sido declarado “Servicio Esencial” y ahí entramos en una situación, cuya solución se escapa de nuestras manos.

Este número recoge interesantes entrevistas a máximos responsables de la Fiscalía General de Seguridad Vial, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y de la propia Dirección General de Tráfico. Todos coinciden al hablar de ayudas, reconocimiento y apoyo total de la Administración a un servicio esencial para la sociedad. Frases como: “Ayudas de la Administración para las empresas de Auxilio en Carretera”; “Apoyo total a los servicios esenciales de Auxilio en Carretera” y “Reglamento y reconocimiento pleno de los derechos mercantiles, económicos y sociales”, se repiten en boca de nuestros protagonistas entrevistados. Estamos hablando de altos cargos de la Administración que saben de nuestros problemas y también que somos esenciales para la sociedad y la seguridad vial.

La Administración y nuestros propios clientes están obligados a cambiar el concepto producción/servicios y añadir el de disponibilidad. Tengamos trabajo o no, tenemos que estar abiertos las 24 horas durante los 365 días del año, el coste con trabajo ya es complicado, pero sin él resulta imposible. O toman cartas en el asunto o nos veremos abocados a una sociedad sin un servicio de Auxilio en Carretera de calidad y puntero en el mundo.

Podremos ayudar a encontrar soluciones, pero ahora la pelota está en su tejado.

Salud para todos.

Rafael Merino



FEDERACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA

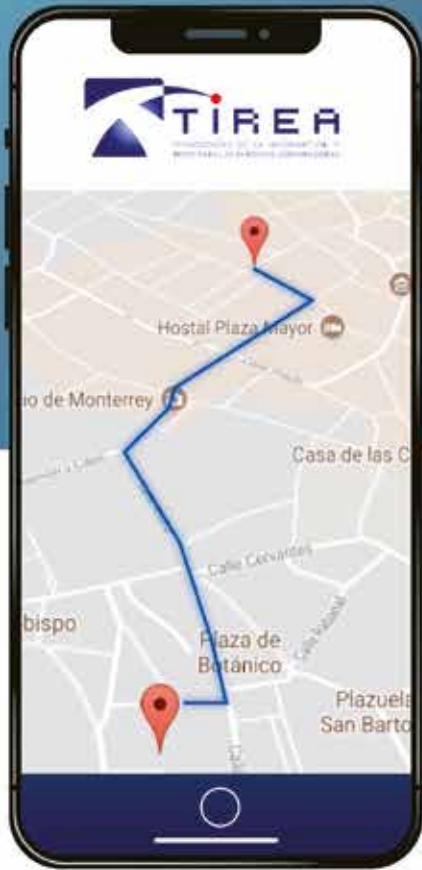
EDITA: FENEAC. C/. Juan Hurtado de Mendoza, 17 - Posterior 1ª Izda. • 28036 MADRID • Telf.: 91 761 35 80. • Fax: 91 761 35 81.
www.aneac.com • e-mail: aneac@aneac.com

CONSEJO EDITORIAL: Rafael Merino Calderón, Francisco Salinero,
DIRECCIÓN: Julián Santamarina. REDACCIÓN Y CORRECCIÓN: Javier Santamarina.

MAQUETACIÓN: Mely Simón. REALIZACIÓN Y DISEÑO GRÁFICO: SANTAMAR PUBLICACIONES, 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.

Solución **GPS** completa para Vehículos de Asistencia



**Conéctate a tus grúas
EN TIEMPO REAL**

El Sistema de Localización GPS para vehículos de Asistencia más completo de mercado

Plataforma **ITRACK**

- 🌐 Optimizador de Rutas
- 🌐 Grúa más cercana al servicio
- 🌐 Registro de los Recorridos, Tiempos y Distancias de los Servicios
- 🌐 Estadísticas
- 🌐 Informes Personalizados
- 🌐 Alerta visual y Registro de la activación de Toma de Fuerza
- 🌐 Gestión de Mantenimiento de tus Vehículos
- 🌐 Puntuación de Conductores
- 🌐 Registro de horas de trabajo

FlotaWeb

- 🌐 Integración con FlotaWeb
 - 🌐 Posición actualizada de las grúas
 - 🌐 Información y Alertas
-
- ✔️ Integramos tus antiguos localizadores
 - ✔️ Precios preferentes

- ✔️ Prueba el Sistema **SIN COMPROMISO**
- ✔️ Sin pagos iniciales ni inversiones en equipos GPS

923 04 50 06

LLÁMANOS Y TE ASESORAMOS
gps@tirea.es

Auxilio Vial Yagrúa, S.L., se alía con un equipo de éxito para desarrollar YAGRUA, la primera plataforma tecnológica de asistencia en carretera



Jorge Costas y Rafael Merino, firmando el acuerdo.

Auxilio Vial Yagrúa, nacida en el seno de ANEAC, entiende que es momento de dar un salto y adaptar sus servicios al mundo digital, por lo que ha decidido desarrollar una novedosa plataforma 3.0 de asistencia en carretera, un proyecto que ha denominado **YAGRUA**.

Este paso, no solo implicará ventajas para los empresarios del sector, que obtendrán herramientas que les permitirán ser más competitivos, mejorando sustancialmente sus ingresos, sino que además se trata de una plataforma dirigida a los usuarios que verán mejorados los servicios con unos

parámetros estándar y de alta calidad.

Para el desarrollo del proyecto **YAGRUA**, la sociedad **Auxilio Vial Yagrúa** ha confiado en un equipo de profesionales líderes en tecnología, marketing y desarrollo de negocio. Estarán dirigidos por Jorge Costas que cuenta en su trayectoria con varios proyectos exitosos en el sector de la seguridad vial como son las luces de emergencia **Help Flash** o la reciente plataforma de seguridad y asistencia en carretera **Incidence**.

El acuerdo presentado por el equipo el pasado 29 de julio im-

plica una primera fase en la que se desarrollará una plataforma web y una aplicación que aglutinará todos los servicios que prestará **YAGRUA**. Todos los desarrollos se realizarán bajo unos estrictos estándares de calidad y seguridad empleando tecnologías de primer nivel.

La segunda fase tiene como objetivo la creación y consolidación del modelo de negocio y se apoyará en 3 pilares fundamentales: la ya mencionada tecnología, un plan integral de marketing que permita definir y construir una sólida imagen de marca y la unidad de acción de todo el sector.



Este proyecto nace con unos objetivos ambiciosos y un plan estratégico muy claro que pretende

posicionar a YAGRUA en un plazo de 3 años como líder en la asistencia en carretera con capacidad

para dar servicio a la totalidad del parque móvil español.

Julián Santamarina



Bartolomé Vargas
Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial

Auxilio en carretera: “Su aportación ha sido y es decisiva para la seguridad vial”



Sirvan estas líneas para expresar mi total apoyo a los servicios tan esenciales de auxilio en carretera. Especialmente en estos momentos de grave dificultad económica que les afecta de una manera muy especial.

Quiero resaltar que el directo conocimiento que he tenido en cursos, jornadas y reuniones y a través de los informes correspondientes, me lleva al reconocimiento de la alta cualificación experiencia y profesionalidad de los que trabajan en este sector.

Su aportación ha sido y es decisiva para la seguridad vial. Son los primeros en acudir al lugar del accidente, debiendo resaltarse aquellos

en que se han producido tragedias personales. Unen sus esfuerzos a los de las policías de tráfico, servicios sanitarios y bomberos que simultáneamente hacen acto de presencia.

Desde hace un tiempo la Especialidad de Seguridad Vial que dirijo, promueve un protocolo de coordinación entre todos los intervinientes para atender de inmediato a las víctimas, salvar su vida o disminuir la entidad de las lesiones, así como para evitar los llamados segundos accidentes en los que se ven implicados trabajadores de los servicios de auxilio en carretera.

Termino insistiendo en que sería injusto, desde la perspectiva

de lo que han aportado a la seguridad vial en los últimos años, precisamente en este momento plagado de incertidumbres de todo orden, dejarlos en el olvido.

El tráfico afortunadamente ha vuelto progresivamente a la carretera y por tanto los accidentes con riesgos claros de que haya un repunte en las cifras de siniestralidad que tanto ha costado reducir.

Es el momento de nuevos compromisos en los valores que representan las normas viales tendentes a evitar tragedias de todo orden. El de los servicios en carretera es imprescindible para la nueva era que afrontamos. Por eso hay que contar inexcusablemente con ellos.

GESTOR AUTORIZADO VFU (E1638.16)

**TRANSPORTE Y RECICLAJE DE
VEHÍCULOS**

COMPRA-VENTA

**TRAMITADOR AUTORIZADO BAJA
TELEMÁTICA D.G.T.**



**Los recambios
usados
que no provengan
de un CAT*
son ILEGALES**



Tel. 93 779 81 70 Fax 93 779 81 71 Mòvil 609 69 46 15 e-mail: santjordi@gruassantjordi.com

www.gruassantjordi.com

General Jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Ramón Rueda Ratón...

“Sería muy conveniente que las empresas de auxilio en carretera reciban las ayudas oportunas de la Administración”



Zamorano de nacimiento, Ramón Rueda Ratón lleva más de 30 años en la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Cuenta con varias condecoraciones, entre ellas la medalla del Mérito de la Guardia Civil y del Mérito Militar de la Seguridad Vial, en su categoría de Plata con distintivo azul. Su carrera profesional ha discurrido en Barcelona, Navarra, Segovia, Valencia, Sevilla y Mérida. El 15 de septiembre de 2017, el Ministro del Interior, Juan Ignacio Zoido Álvarez, lo puso al mando de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de Madrid.

Actuación durante el Estado de Alarma

Actualmente, ¿cuál es el protocolo de la Agrupación en materia de tráfico relacionado con el COVID-19?

—La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se rige y da cumplimiento al plan de contingencia

elaborado por la Dirección Adjunta Operativa de la Guardia Civil durante la permanencia del Estado de Alarma. Sin descuidar la vigilancia de la seguridad vial, el principal cometido de esta Agrupación ha sido el establecimiento de controles de restricción a la movilidad.

Es de todos conocidos los altos porcentajes de contagiados den-

tro del personal sanitario, ¿cómo está afectando el coronavirus a los miembros de la Agrupación?

—La consideración de la Guardia Civil como personal esencial para asegurar el abastecimiento de la población y los propios servicios esenciales, ha obligado a la realización de las pruebas de detección del coronavirus por la sanidad pública y privada a través de la técni-

ca PCR, así como mediante los test de diagnóstico rápido con los medios propios del Cuerpo.

A día de hoy menos de un 4% de los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ha resultado infectado por el coronavirus.

¿La urgencia por el estado de alarma ha obligado a “aparcar” otras líneas de actuación que venía desarrollando la Agrupación?

—El escenario impuesto por la pandemia del COVID-19 y consecuentemente, la declaración del estado de alarma, ha conducido a priorizar dos tipos de actuaciones por parte de las Fuerzas de esta Agrupación:

Por un lado facilitar la movilidad del transporte de mercan-



II



**AUXILIO EN
CARRETERA
24 HORAS**

**TEL.: 936 822 269
607 334 897**



*Desde 1987
a su servicio*



GRUAS CARMONA

C/ Polonia, 24 - Pol. Ind. El Salto
29670 San Pedro Alcántara - Marbella

Teléfonos 952 81 73 61 - 952 81 05 22

Fax: 952 81 23 03

info@guascarmona.com
www.guascarmona.com



cías, al objeto de evitar el desabastecimiento de productos esenciales, en este sentido por parte la Subdirección General de Transportes Terrestres se han impartido instrucciones con el fin de flexibilizar los tiempos de conducción y descanso del gremio del transporte.

Por otro, la promulgación del estado de alarma ha exigido la necesidad del establecimiento de controles de restricción a la movilidad, con el fin de dar cumplimiento a las exigencias del confinamiento.

La adaptación a este escenario ha afectado al calendario de las campañas especiales de vigilancia del tráfico y otros operativos programados, en una situación de normalidad, por la Agrupación de Tráfico.

“La Agrupación de Tráfico, colabora activamente en otros cometidos más propios del ámbito de la Seguridad Ciudadana”

¿Han ampliado sus competencias?

—La Agrupación de Tráfico, independientemente de sus misiones específicas, en materia de Seguridad Vial y Transportes, colabora activamente en otros cometidos más propios del ámbito de la Seguridad Ciudadana, junto con el resto de Unidades que integran la Guardia Civil, como pueden ser los controles para el cumplimiento de las normas que regulan la movilidad de personas que circulan por carretera, en la situación actual del COVID-19.

¿Cuáles han sido las infracciones o situaciones más frecuentes que se han encontrado durante el estado de alarma?

—Una de las consecuencias evidentes del escenario actual ha sido la notable reducción de la circulación por carretera, que ha motivado una considerable reducción tanto del número de las infracciones en materia de seguridad vial, como de la siniestralidad con una apreciable reducción de fallecidos en carretera.

No respetar la legislación estipulada para el confinamiento durante el Estado de Alarma, ha sido la infracción más frecuente



CARROCERÍAS FRANCAL S.L.



**FABRICAMOS A
MEDIDA**



Polígono Industrial de Santa Comba - Parcela 33 - 35 • 15840 SANTA COMBA
info@talleresfrancal.com • Telfs. 981 88 06 42 - 981 88 07 81 - Fax: 981 88 09 33



En cambio, dentro del trabajo realizado por esta Agrupación de Tráfico en la verificación de las condiciones que regulan los movimientos de los usuarios de la vía, con motivo de la situación de confinamiento, se ha observado en los controles realizados como infracción más frecuente “No respetar la legislación estipulada para el confinamiento durante el Estado de Alarma”.

Durante este periodo los vehículos pesados han sido los protagonistas de la carretera, ¿se han producido muchas incidencias?

—El tráfico de vehículos pesados, durante el estado de alarma, se ha estado desarrollando con total normalidad, a tal desarrollo hay que mencionar que independientemente de las medidas tomadas para facilitar la movilidad de este tipo de vehículos en cuanto a los tiempos de parada obligatorios

(tiempos de conducción y descanso) y el levantamiento de las restricciones a la circulación para camiones, se ha contado con la profesionalidad de los transportistas, la generosidad de estaciones de servicio y restaurantes que altruistamente han aportado intendencia básica, así como el apoyo/auxilio incondicional de esta Agrupación de Tráfico a la hora de facilitar la movilidad de los mismos e intentar solventar las incidencias ocurridas en carretera.

Las empresas de auxilio en carretera sufren las consecuencias de la reducción de la actividad laboral

Por el descenso obligado de la movilidad, las empresas de auxilio en carretera atraviesan una crisis sin precedentes, ¿se ha visto reflejada esta situación en su línea de actuación?

—Lamentablemente, las empresas que prestan auxilio en carretera, como otros sectores empresariales, se han visto afectadas por la situación impuesta por el COVID-19, y están sufriendo las consecuencias de la reducción de actividad laboral, y por tanto de la minoración del tráfico rodado. No obstante, hasta la fecha, no se tiene conocimiento de la ocurrencia de ningún hecho que indique la no prestación de auxilio en carretera por parte de estas compañías, por lo que a juicio de esta Agrupación, la prestación de este importante y esencial servicio para el ciudadano y la Seguridad Vial está garantizado, a pesar de esta crisis que se está padeciendo en nuestro país.

Son numerosos los mandos de la Agrupación de Tráfico de la

Guardia Civil, que abogan por una cobertura obligatoria de asistencia en carretera para los vehículos pesados, ¿cuál es su opinión al respecto?

Para los vehículos pesados: “Siempre sería de una gran ayuda y facilitaría la labor de auxilio/rescate del vehículo contar con una cobertura obligatoria de asistencia en carretera”

–En la actualidad, prácticamente la mayoría de los transportistas tienen cubierta la asistencia

en carretera para sus vehículos, ya directamente con su compañía de seguros, con acuerdos privados con talleres, o teniendo un presupuesto específico para hacerse cargo de las incidencias de sus vehículos en carretera. Siempre sería de una gran ayuda y facilitaría la labor de auxilio/rescate del vehículo contar con una cobertura obligatoria de asistencia en carretera, que daría respaldo tanto a los vehículos pesados como a los conductores y demás operarios que circularan en el vehículo.

¿Considera que el auxilio en carretera, como servicio esencial, debería estar protegido por la Administración?

–Durante los periodos de tiempo en que hemos vivido crisis económicas, puede haber ciudadanos que decidan reducir las coberturas de las pólizas de seguros. Una de las opciones que siempre se bara-

jan para abaratar el importe del seguro del automóvil es la de reducir sus coberturas o dejar de contratar la asistencia en carretera, y debido a ello cuando resulta necesaria la actuación de los servicios de auxilio en carretera, el conductor del vehículo se enfrenta al problema de no tener cubierto este servicio, teniendo que hacerse cargo directamente del coste del servicio prestado.

Para resolver las incidencias que surgen al usuario de la carretera y en aras de mejorar la seguridad vial y facilitar la fluidez del tráfico, sería muy conveniente que las empresas de auxilio en carretera reciban al igual que otros sectores empresariales las ayudas oportunas de la Administración para salvaguardarlas de las consecuencias de esta crisis.

Gracias por su tiempo General.

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



Jorge Ordás Alonso, Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la Dirección General de Tráfico...

“Tú llamas y la grúa llega... es esencial”



Jorge Ordás en su despacho de la DGT.

Su curriculum, sacado de la página web del Colegio Profesional de Ingenieros en Informática de Castilla y León, no deja indiferente a nadie. Funcionario del Cuerpo Superior de Sistemas y Tecnologías de la Información del Estado, desarrolla su labor profesional como Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la Dirección General de Tráfico, liderando importantes e innovadores proyectos que incluso son referentes a nivel europeo. Jorge Ordás, también es funcionario de la Junta de Castilla y León en excedencia, donde prestó sus servicios profesionales durante algunos años. Adicionalmente ha sido profesor de las Universidades de Burgos y León, lo que enriquece de manera importante su trayectoria profesional.

Y si rica es su trayectoria profesional, no menos rica es su trayectoria académica. Jorge Ordás es Doctor en el área de Sistemas Inteligentes en la Ingeniería por la Universidad de León, Máster en Dirección de Sistemas y Tecnologías de la Información y las Comunicaciones por la Universidad Politécnica de Madrid y el Instituto Nacional de Administraciones Públicas, Ingeniero en Informática por la Universidad de León e Ingeniero Técnico Industrial por la Universidad de León.



¿Qué ha supuesto el COVID-19 en cuanto a la gestión de la movilidad en la DGT?

—El COVID ha provocado que tengamos que enfrentarnos a algo nunca visto antes. Un estado de alarma que tuvo, como uno de sus pilares esenciales, la limitación de la movilidad en sentido amplio, en todo el territorio nacional. Debemos ser conscientes que durante el estado de alarma ha habido 75 millones de desplazamientos que no han tenido lugar, reduciéndose en un 87% de media los desplazamientos de vehículos ligeros durante el periodo de máxima restricción. En días concretos, se llegaron a suprimir hasta el 95% de estos movimientos.

“A menos movilidad, más velocidad”

¿A qué retos se ha tenido que enfrentar, desde la necesidad de proveer de medios de señalización para proteger a los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Ci-

vil en los controles de desplazamientos que han realizado, para garantizar que la movilidad se realizara dentro de lo permitido?

—El COVID-19 ha supuesto un gran reto en muchos sentidos. En primer lugar nos ha permitido conocer descensos de la movilidad nunca antes vistos y tener que organizarnos para la realización de

los controles que garantizaran el cumplimiento de la normativa en cuanto a la restricción de la circulación.

Por otro lado, hemos visto como en los momentos en que solo se permitió la movilidad a servicios esenciales, el ver las carreteras vacías ha provocado un efecto negativo en el conductor materiali-

LA RAL GRUES
Tel. 972 747 214
Sant Pau de Segúries
laraigrues@gmail.com

Nuestro equipo quiere ser merecedor de su confianza y darle el mejor servicio



zado en aumentos significativos de la velocidad. Mientras en Febrero se denunciaba a uno de cada 184 vehículos, durante el estado de alarma la cifra creció y solo hacía falta visualizar 167 vehículos para captar una infracción. Preocupante. Hemos visto como las salidas de la vía y las colisiones frontales, fruto de la velocidad y la distracción, se han llevado por delante a más personas de las que podríamos prever con una movilidad tan reducida. La conclusión es que “a menos movilidad, más velocidad”. Que haya pocos coches no significa que la carretera sea de nuestra propiedad ni que el cumplimiento de las normas sea menos importante.

.....
“Lo único bueno que hemos sacado de la pandemia es la capacidad de reinventarnos”

Supongo que han tenido que aplazar asuntos importantes de agenda para volcar todos los esfuerzos de la DGT en gestionar la crisis del estado de alarma.

—Desde luego, el COVID ha cambiado todas las prioridades. Las políticas públicas siempre

deben encaminarse a la búsqueda del progreso y el bienestar del ciudadano y todo esto se ha visto influido por una pandemia inimaginable que ha colocado la salud en el centro del sistema y obligado a que todas las decisiones y normativa se adaptaran rápidamente a lo que estaba sucediendo.

La DGT ha sido parte de este cambio. Nos hemos visto obligados a tomar decisiones, que en condiciones normales hubieran llevado mucho tiempo, en cuestión de días. Se han publicado ordenes relevantes en el BOE en muy poco tiempo, alguna de ellas con impacto para la actividad de auxilio en carretera. Por otro lado, la tramitación administrativa se ha reducido drásticamente durante el estado de alarma pero, aun así, las instancias que nos han llegado han sido atendidas con la colaboración social, con la telemática y con no poca imaginación. Lo único bueno que hemos sacado de la pandemia es la capacidad de reinventarnos, de salir de nuestra zona de confort y buscar nuevas soluciones, lo que nos ha permitido avanzar y espero que muchos de estos cambios hayan venido para quedarse.

.....
Auxilio en Carretera: “El reconocimiento de su actividad debe ser pleno, tanto desde el punto de vista de la actividad que desempeñan, como desde el punto de vista del reconocimiento de los derechos mercantiles, económicos y sociales”

Como conocerá ampliamente, el BOE recogió al colectivo de Auxilio en Carretera como sector esencial. A pesar de ello, ¿piensa que están debidamente reconocidos, en cuanto a la labor de servicio público que desempeñan?

—El Auxilio en carretera realiza sin duda una función esencial, por lo que el reconocimiento de su actividad debe ser pleno, tanto desde el punto de vista de la actividad que desempeñan, como desde el punto de vista del reconocimiento de los derechos mercantiles, económicos y sociales que también son merecidos. Nadie que se queda “tirado” en la carretera podría imaginarse que el servicio de auxilio llegara tres horas más tarde o no llegara. Tú llamas y la grúa llega... es esencial.



Empieza a cumplir la legislación de control horario

Pon en manos de tu equipo las herramientas necesarias para gestionar el control horario de forma sencilla.

Toma el control del horario de los empleados y cumple con la legislación

Contacta con nosotros **93 519 71 71**
comercial@investel.es



Fichaje de jornada

Registro de jornada conductores y personal de oficina



Geolocalización

Registro de la ubicación del inicio y el fin de la jornada



Informes

Registro de horas (presencia, efectivas y descansos)



Fácil uso

El control horario está integrado con la APP del chófer



Control centralizado

Panel de control web para aprobar y supervisar jornadas

Nuevo



Archivar jornadas

Archiva las jornadas que se han creado por error

¡ Disfruta gratis del control horario durante 30 días !

El **control horario** está dentro de la **APP Equipo** y se integra con nuestras aplicaciones Flota, Facturación y GPS



Investel Flota



Investel GPS



Investel Facturación



Investel Equipo





El Real Decreto de Auxilio en Carretera ayudará a colocar a este sector en un primer plano

En todo caso, esta es una carretera de fondo que el sector de auxilio emprendió hace mucho tiempo y que tendrá su recompensa. Desde la Dirección General de Tráfico, tal y como establecía la Ley de Tráfico, ha trabajado en un Real Decreto de Auxilio en Carretera que ayudará a colocar a este sector en un primer plano y servirá como punto de partida para que se puedan trazar nuevas líneas de futuro en el marco jurídico español.

“La movilidad y la tecnología van de la mano, ya no se entiende la una sin la otra”

¿Qué aportará la tecnología al futuro de la movilidad y a los

sectores que trabajan en la carretera?

—Para la DGT es fundamental que todos aquellos que trabajan en la carretera lo hagan en condiciones de seguridad y el Real Decreto define claramente las mejores opciones para lograrlo.

La movilidad y la tecnología van de la mano, ya no se entiende la una sin la otra. La gestión del tráfico y la movilidad tradicional ya permitían avisar de que se está prestando un auxilio a través de los Paneles de Mensaje Variable. Una vez que se apruebe la norma, todas las grúas informarán a la plataforma de vehículos conectado DGT 3.0 de donde están operando y podremos avisar a todos los que se acerquen a la zona del incidente de modo que un accidente o avería nunca dé lugar a otro y, del mismo modo, que los operadores de auxilio estén protegidos y visibles. Los navegadores y el vehículo, además de los paneles, avisarán al conduc-

tor de lo que se le viene encima... se acabarán las sorpresas.

¿Cuándo serán visibles esos cambios?

—En cuanto se apruebe el Reglamento. Actualmente, tras los trámites preceptivos de consulta pública y a los Ministerios, el proyecto se encuentra en el Ministerio y esperamos que pronto se pueda enviar al Consejo de Estado.

“Somos conscientes de que el deseo del sector y las expectativas puestas en el reglamento no deben hacerse esperar”

La relación que históricamente mantenemos con la DGT es estrecha y cordial, pero dentro del colectivo hay quien empieza a alzar la voz por el “dichoso” Reglamento, ¿tendremos que cambiar nuestra línea de actuación, como otros sectores más drásti-

GRÚAS ALONSO

- TRABAJAMOS CON LAS COMPAÑÍAS MÁS IMPORTANTES
- LA EXPERIENCIA NOS AVALA
- 24 HORAS A SU SERVICIO



GRUA  **974 230 908 24 H.**



DESQUACES

ALONSO



Calle Ronda Sur, s/n.
Huesca
Tel.: 974 230 908

CAT AUTORIZADO
RECAMBIO GARANTIZADO
VENTA DE VEHÍCULOS USADOS



Y ahora estamos también en:

piarsa, s.l

G.R. NO PELIGROSOS: AR/GNPR-17/2007
G.R. PELIGROSOS: AR/GRP-97/2009



- COMPRAVENTA DE CHATARRA Y METALES
- VENTA DE HIERRO NUEVO
- PRENSADO DE CHATARRA
- RECOGIDA Y GESTIÓN DE RESIDUOS



Carretera de Apiés, Km. 0,5 - 22006 HUESCA
Tel. 974 220 419 - Fax 974 246 126



cos, para alcanzar lo que de justicia se nos viene negando desde hace seis años? Sinceramente espero que no, pero ya lleva mucho tiempo la pelota en su tejado...

—Como ya he comentado, no todo va al ritmo que pensamos que debe ir y es cierto que toda norma es ansiada por aquellos a quienes va destinada. Debemos ser pacientes. Somos conscientes de que el deseo del sector y las expectativas

puestas en el reglamento no deben hacerse esperar, pero el Ministerio y el Director General de Tráfico son conscientes, entienden perfectamente la función del auxilio y la respaldan por lo que no se trata de una falta de voluntad si no de que el camino exige pasar por todas las “paradas” para llegar a la meta. Como digo, esperamos no tener que esperar demasiado, pero no hay nada “más drástico” que pue-

da convencer a un Ministerio ya de por sí convencido.

Seguro obligatorio de asistencia para vehículos pesados

Son muchos los mandos de la Agrupación de Tráfico que verían con buenos ojos que se crease un seguro obligatorio de asistencia para los vehículos pesados. Desde luego mitigaría los principales problemas causados en la vía, consecuencia de averías o accidentes de camiones. ¿Lo ve como algo factible?

—Existe un gran problema con los vehículos pesados detenidos en la calzada. Su retirada es compleja y costosa, y el tiempo que tardan en ser retirados constituye un grave problema para la movilidad. Por otro lado, alguien tiene que hacerse cargo de este coste y no puede ser quien desempeña el auxilio. La creación de un seguro obligatorio no tiene por qué ser la única fórmula, pero sin duda sería una medida positiva que debería ser consensuada con todas las partes.

Antes de terminar la entrevista, Jorge Ordás quiso añadir...

—Por último, expresar mi gratitud por los servicios prestados y afecto por la sensibilidad hacia la seguridad vial que desde vuestro sector siempre se ha demostrado.

Gracias Subdirector, desde luego no hay nada más drástico que la propia convicción, ni más eficaz que las buenas relaciones.

Julián Santamarina

SERVICIO 24 HORAS



956 200 515

EN GRÚAS MARCOS S.L.,

cumplimos nuestro 35 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

El Rafael Merino más humano, habla sin tapujos sobre sus 21 años como Presidente de ANEAC

“Para lo bueno y lo malo se me ve venir, porque siempre voy de frente”



Con toda una vida profesional dedicada al auxilio en carretera y 21 años como Presidente de ANEAC, Rafael Merino Calderón, Rafa para todos los socios y amigos que componen la gran familia de ANEAC, se enfrenta a los momentos más difíciles del sector debido a la crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19, que día a día lastra aún más la economía mundial. En situaciones así se requiere temple y destreza, aplicando la famosa frase de puño de hierro y guante de seda. Todos miramos hacia arriba esperando soluciones, que sin duda son y serán difíciles, pero llegarán. Habrá quien no aguante el tirón y se quede por el camino, pero seguro que la mayoría saldremos fortalecidos de una realidad que supera a la peor ficción del mismísimo Stephen King.



¿Cuáles son tus luces y tus sombras durante este tiempo?

—Mis luces muchas, pero especialmente la lealtad y fidelidad de los socios. Más de 20 años pagando puntualmente las cuotas de la Asociación, indica que algo estamos haciendo bien. Cuando empezamos éramos un sector mal visto, pero gracias al tesón y al trabajo bien hecho, ahora nos sentimos orgullosos de pertenecer a un sector reconocido y esencial. Nuestra Asociación, le guste a quien le guste, es la representativa del sector de auxilio en carretera ante la Administración; somos miembros permanentes del Consejo Superior de Seguridad Vial, Movilidad y Tráfico; habitualmente formamos parte del Comité Nacional de Transporte por Carretera y digo habitualmente, porque un error de forma nos sacó de él, aunque muy pronto volveremos; nos han concedido la Medalla al Mérito de Seguridad Vial; re-

cientemente el Boletín Oficial del Estado ha definido al colectivo de auxilio en carretera como servicios esenciales y hemos trabajado en el desarrollo de un reglamento específico de auxilio en carretera, que muy pronto será una realidad que añadirá valor a nuestra actividad y nuestras empresas.

La lealtad y fidelidad de los socios

—En cuanto a las sombras, también hay alguna, pero más por confiar en terceros que por hacer mal las cosas. Hubo proyectos que encabezé personalmente y no salieron como era de esperar, recientemente lo expliqué en una carta dirigida a los socios. No siempre salen las cosas como uno desea y espera, lo que está claro es que el que más salió perdiendo de esas experiencias fallidas fui yo, tanto en lo personal como en lo económico.

¿Te has visto tentado a renunciar al cargo en alguna ocasión?

—Más que tentado, si es cierto que en ocasiones me he sentido poco arropado y se me ha pasado por la cabeza dejarlo todo, pero represento a una Asociación que ha depositado su confianza en mí desde hace 21 años y no puedo fallarles. Llegan momentos decisivos que marcarán un antes y un después en nuestro colectivo, los tenemos al alcance de la mano y ahora más que nunca tenemos que estar todos fuertes para recoger los frutos del esfuerzo de tantos años.

“Más que autoritario lo que realmente soy es firme al proyecto inicial”

Hay quien te acusa de ser autoritario, ¿qué puedes decir a tu favor?

—Pues igual tienen algo de razón, pero más que autoritario lo que realmente soy es firme al



proyecto inicial. Cuando empecé analicé la situación y vi el lugar en que se encontraba el sector. Las compañías dominando el mercado, eran las fuertes y podían acabar con nosotros con un matamoscas, pensé que teníamos que aliarnos con un hermano fuerte como el de "Zumosol" y quién era ese "hermano", sin duda la Administración y así hicimos. Hemos ido regulando poco a poco el sector, con el agravante de que la Administración lleva sus pautas y no va a la velocidad que todos deseamos, pero está ahí, implacable. Pronto tendremos el nuevo reglamento que dirá cómo tenemos que trabajar, lo ordenará la ley no una gran empresa privada. Tal vez mi tesón y obstinación no ha sido bien digerido por todos, pero tenía que mantenerme firme para conseguir los mejores resultados para el sector de auxilio en carretera. Mi política no ha variado: regular para mejorar el sector y por tanto a nuestras empresas. Una cosa es lo que hago como re-

presentante de la Asociación, que me debo al interés general de los socios y otra como empresario, que al igual que todos busco lo mejor para mi empresa.

“Sé que tengo muchos amigos grueros en toda España y eso me sirve de bálsamo”

¿Te compensa el desgaste personal y profesional al que estás sometido?

—Será que ya estoy acostumbrado, pero es cierto que desgasta y mucho. El hecho de ser Presidente me ha puesto en el punto de mira de algunos clientes, pero he seguido fiel a mis principios. No sé si compensa la verdad, pero sé que tengo muchos amigos grueros en toda España y eso me sirve de bálsamo.

Han pasado muchos años desde que comenzó a andar ANEAC, por el camino se han quedado buenos amigos y compañeros. Sin caer en

la nostalgia, ¿los tiempos pasados fueron mejores?

—Son etapas distintas, cada una tiene lo suyo. Al principio éramos jóvenes y estábamos repletos de ilusión. Nos íbamos juntos con nuestras familias y además lo pasábamos bien, cada reunión era un motivo de alegría. Ahora ha entrado otra gente, más joven y con otra forma de trabajar, seguramente están más preparados que nosotros cuando empezamos. Como te digo es diferente, no por eso peor.

“El proyecto definitivo es YAGRUA y el nuevo Reglamento”

¿Qué le falta a este sector para hacerse fuerte en una sola asociación?

—Sentido común y un proyecto definitivo. El proyecto definitivo es YAGRUA y el nuevo Reglamento. Todos tenemos que quitarnos las telarañas y remar en una mis-

ma dirección. Solos no hacemos nada, siempre estaremos a merced de nuestros clientes. Tenemos que aprender a decir no, yo lo hago desde hace tiempo. No podemos doblegarnos a exigencias leoninas por el miedo a perder trabajo, es inmoral. Tenemos que recuperar el control de nuestras empresas y hacernos fuertes y la única forma de conseguirlo es estando juntos. Está claro que a nuestros clientes no les interesa y muchos de ellos ponen todos los medios para evitar esa unión total.

“La presidencia prolongada quema a la persona, no cabe duda”

Hay gente que no comulga contigo, ¿a qué se debe? ¿No te conocen bien, o te conocen demasiado?

—Llevo mucho tiempo dando guerra y habrá de todo. La presidencia prolongada quema a la persona, no cabe duda. Muchos por desconocimiento y por creer lo que dicen otros gratuitamente. Pero conocerme es fácil, soy transparente y para lo bueno y lo malo se me ve venir, porque siempre voy de frente. Eso sí habrá quien no le guste mi carácter o mi corte de pelo, contra eso no puedo hacer nada.

Ahora, además de en la Asociación, estás volcando tus esfuerzos en YAGRUA. ¿Qué es YAGRUA, un deseo o una realidad?

YAGRUA es una plataforma nueva de auxilio en carretera y, lo más importante, para los socios de ANEAC-FENEAC. Pertenece en un 49% a todos los socios de ANEAC-FENEAC que se han adherido, o lo hagan próximamente y a la Fundación Auxilio Vial en un 51%. La Fundación está sujeta al control de un órgano administrativo especial llamado Protectorado. Anualmente, la fundación debe presentar su plan de actuación a este Protectorado y debe rendir cuentas al mismo. Pretendemos con su intervención una absoluta transparencia. Podrán contratar los servicios de YAGRUA todos los usuarios particu-

lares directamente y una vez constituida toda la red, ¿quién pondrá puertas al campo?

Queremos devolver el control de las empresas a los propietarios de las mismas, control de sus tarifas y del tiempo de trabajo. Una solución universal y sencilla que requiere del compromiso de todos. Sin duda se trata de una plataforma para todos los socios de ANEAC-FENEAC, que marcará un antes y un después para el sector de Auxilio en Carretera.

El proyecto es único en el mundo, arropado por la tecnología más puntera del momento.

¿Cuándo prevés que esté operativa?

—Está muy avanzada, en septiembre empezamos con pruebas y esperamos que este completamente operativa para principios del próximo año.

Para terminar una breve batería de preguntas, que aunque sé que es difícil, espero respuestas cortas y concisas...

¿Presidente hasta?

—De momento hasta que termine mi legislatura.

¿Volverás a presentarte en las próximas elecciones de ANEAC?

—Ya veremos, vamos a esperar acontecimientos.

¿Con qué sueños para los socios y el sector de Auxilio en Carretera?

—Con lo que tenemos al alcance de la mano: el nuevo Reglamento y el éxito de YAGRUA

Si pudieras dar marcha atrás, ¿volverías a ser Presidente de ANEAC-FENEAC?

—Sin dudarlo, en mi saldo personal tengo más cosas buenas que ingratas.

Julián Santamarina



Jornadas para operadores de Auxilio en Carretera

Aneac-Feneac & Pons Seguridad Vial



28

El pasado miércoles 30 de julio, tuvo lugar la JORNADA PARA OPERADORES DE AUXILIO EN CARRETERA, bajo el título “El futuro del sector del auxilio en carretera: novedades normativas en el ámbito del transporte y la seguridad vial”. El Gobierno español se encuentra en la actualidad en fase de preparación de un nuevo Reglamento del Auxilio en Carretera que, por primera vez, establecerá las condiciones de ejercicio de la actividad en nuestro país.

El encuentro celebrado en la sede madrileña de PONS Seguridad Vial y convocado por la Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera (ANEAC) junto a la Federación Nacional de Asociaciones de Empresas de Auxilio en Carretera (FENEAC), reunió a mandos intermedios y superiores del sector de auxilio en carretera para compartir con el sector las novedades más significativas tanto en el plano normativo del transporte como de la seguridad vial, y también de

las principales novedades en materia laboral, fiscal y de prevención de riesgos laborales derivados de la situación provocada por la COVID-19.

Rafael Merino, presidente de AENAC-FENEAC, fue el encargado de dar la bienvenida a los asistentes, a los que agradeció el esfuerzo por su asistencia a pesar de la complejidad de la situación al tiempo que destacó la oportunidad del encuentro al encontrarse el sector “en un momento clave y probablemente histórico, ya que el nuevo Reglamento definirá sin duda el futuro de nuestro sector para las próximas décadas”. A continuación, **Ramón Ledesma**, asesor de PONS Seguridad Vial, y Abogado de ANEAC, detalló algunas cuestiones que ya contempla la nueva normativa pendiente de sanción definitiva como la obligatoriedad de inscripción en el correspondiente Registro, así como los requisitos técnicos que condicionarán el ejercicio de la actividad de auxilio en carretera, con



Ana María Martínez Rodeño. Economista del despacho Unión de Asesores Tributarios y Abogados.



Ramón Ledesma durante su exposición.



El Presidente, Rafael Merino, clausurando la jornada formativa.

especial atención a los vehículos, los conductores y la definición de la zona de operaciones, entre otros.

Desde el ámbito fiscal también se aprovechó el encuentro para realizar una serie de recomendaciones al sector del auxilio en carretera, sometido a una tributación compleja. **Ana María Martínez Rodeño**, economista del despacho Unión de Asesores Tributarios y Abogados, alertó del cierre progresivo de la tributación por módulos "que provocará un cambio en la tributación general de la empresa, que habrá que analizar en detalle tanto si desarrolla su actividad como autónomo o como PYME".

En el ámbito de la regulación laboral, una de las principales preocupaciones del sector es el adecuado cumplimiento de la normativa en materia de trabajo, seguridad social y prevención del riesgo laboral. La abogada **Cristina Estévez**, de la firma Ledesma&Co, abordó con los asistentes las novedades normativas relativas al control horario y la obligatoriedad de los registros de jornada de los trabajadores. Por último, **Nuria Pérez**, letrada del mismo despacho, compartió las novedades en materia de tráfico y transporte por carretera como la reducción del límite de velocidad a 90 o la nueva ordenación del ROTT así como otras novedades normativas anun-

ciadas que previsiblemente entrarán vigor en 2020, como la reducción del límite de velocidad a 30 en el ámbito urbano, o modificaciones en el Reglamento General de Conductores y los cursos de recuperación de puntos.

A continuación recogemos la presentación titulada "Novedades de la regulación laboral del sector", por Cristina Estévez Gómez, abogada del despacho Ledesma & Co Arquitectura Jurídica. No obstante, todas las exposiciones que tuvieron lugar en la jornada, están a vuestra disposición en la web de ANEAC: www.aneac.com

ANEAC-FENEAC

Fotos: Julián Santamarina



Cristina Estévez Gómez. Abogada del despacho Ledesma & Co Arquitectura Jurídica.



Nuria Pérez Alonso. Abogada del despacho Ledesma & Co Arquitectura Jurídica.

Novedades de la regulación laboral del sector.

Cristina Estévez Gómez, abogada del despacho Ledesma & Co Arquitectura Jurídica.

RELACIONES LABORALES POST COVID- 19



30

CLAUSULAS DE MANTENIMIENTO DEL EMPLEO

6 meses ¿Desde cuando? Desde la incorporación del primer trabajador. DF 1º RD 18/2020.

Incumplimiento: Se entiende incumplido cuando se despide a cualquiera de los trabajadores Afectados por el ERTE.

Consecuencia del incumplimiento: Abono totalidad de las cotizaciones exoneradas relativas a todos los trabajadores del ERTE.

¿QUÉ CUMPLE LA GARANTIA DE MANTENIMIENTO DEL EMPLEO?

CUMPLIMIENTO:

- Baja voluntaria, IP, fallecimiento, Mutuo Acuerdo.
- Extinción contrato temporal. Válidamente celebrado
- Distribución irregular Jornada. ERTE. Descuelgue.
- Despido objetivo si existe riesgo concursal.
- Despido disciplinario. Procedente.

¿QUÉ CUMPLE LA GARANTÍA DE MANTENIMIENTO DEL EMPLEO?

• INCUMPLIMIENTO:

Despido disciplinario. Improcedente

Despido Objetivo

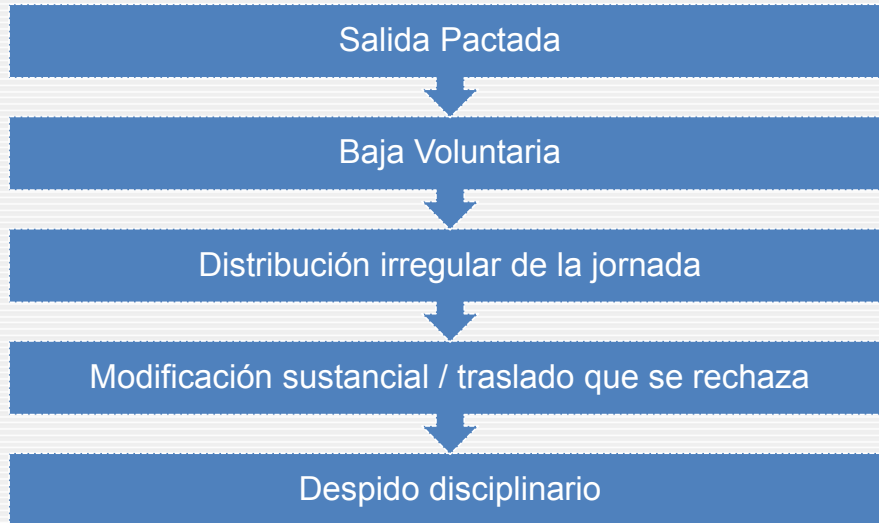
Modificación sustancial de las condiciones de trabajo que se rechaza

Traslado que se rechaza

SUPONE DEVOLUCIÓN DE TODAS LAS CUOTAS DE LOS TRABAJADORES AFECTADOS POR EL ERTE.

FLEXIBILIDAD INTERNA ¿CÓMO SE APLICA?

- CASOS CONCRETOS:



VIGENCIA ERTES

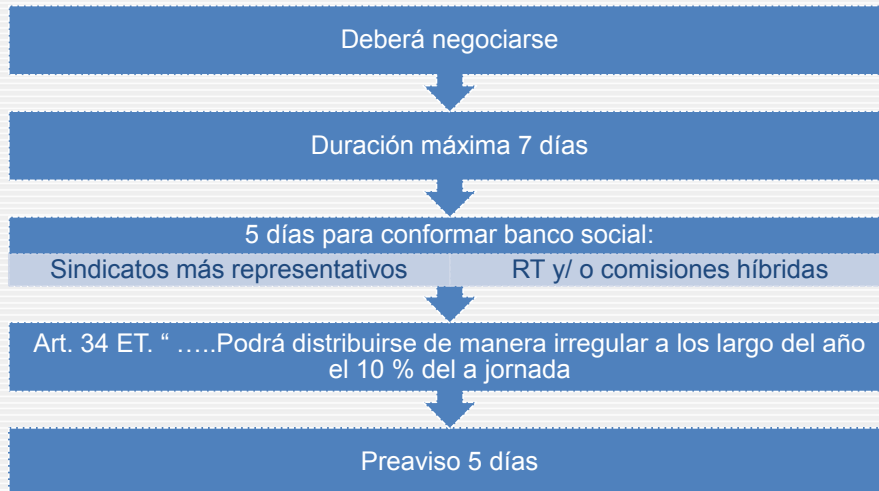
Ampliado a 30 de junio por la DF 2º del RD 18/2020

Y ampliada al 30 de septiembre por el artículo 7 RD 24/2020.

OJO: CLÁUSULA DE MANTENIMIENTO DEL EMPLEO. Expirada la vigencia de esta previsión, podría permanecer lo relativo a la salvaguarda del empleo.

DISTRIBUCIÓN IRREGULAR JORNADA/ RECUPERACIÓN PERMISO RETRIBUIBLE

• ARTICULO 3 RDL 10/20 :



PERMISO RETRIBUIBLE. RECUPERACIÓN SI. NEGOCIACIÓN CON TIEMPO. DERECHO VACACIONES Y REDICCIÓN SALARIO. NO

DESPIDO DISCIPLINARIO

Si el trabajador comete una falta grave o muy grave podrá ser sancionado con un despido disciplinario..

Si se declara procedente no hay problema

Si se declara improcedente, la empresa estaría incumpliendo las medidas para las garantías del empleo y por lo tanto deberá abonar el pago de las cotizaciones que durante el ERTE fueron exonerados.

DESPIDO OBJETIVO INDIVIDUAL

- **ARTICULO 2 RD 9/2020**

LAS CAUSAS ECONÓMICAS, ORGANIZATIVAS, TÉCNICAS O DE PRODUCCIÓN EN LAS QUE SE AMPARAN LOS ERTES QUE PUEDEN PROMOVERSE POR EL COVID-19 NO SE PODRÁN ENTENDER COMO JUSTIFICATIVAS DE LA EXTINCIÓN DEL CONTRATO DE TRABAJO NI DEL DESPIDO.

REGISTRO JORNADA

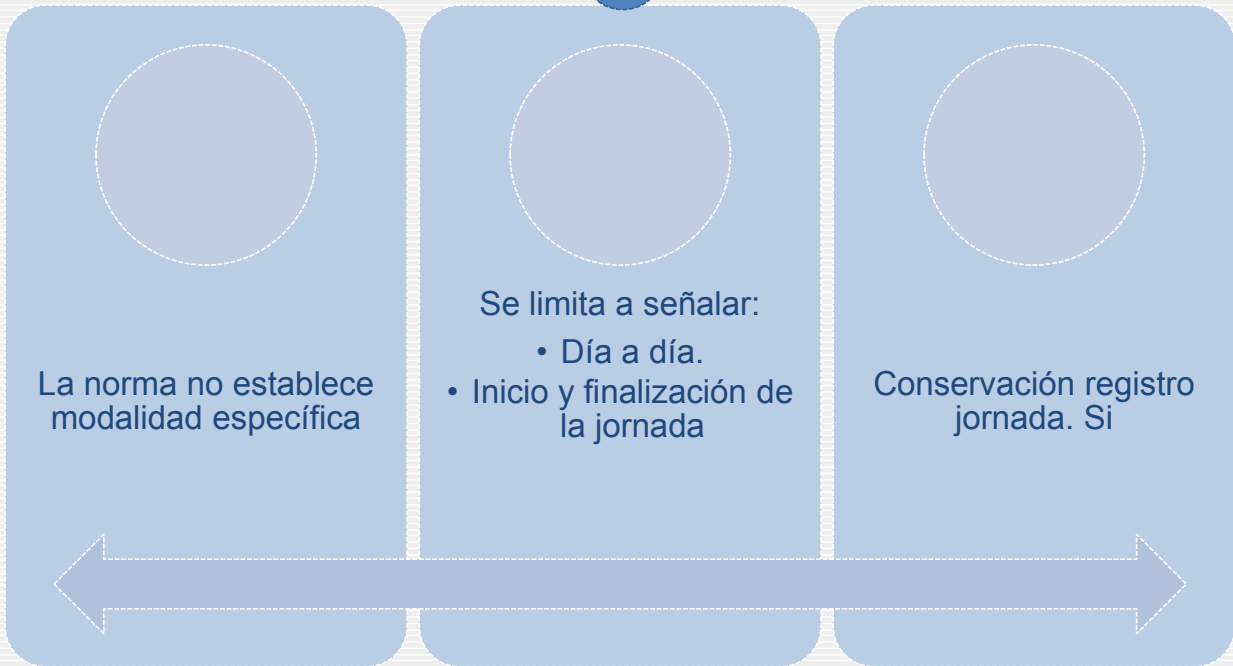
Obligatoriedad RD Ley 8 /2019, de 8 de marzo

Artículo 34 E.T

Trabajadores ETT y Subcontratación.

- ETT Art. 15 Ley 14/1994, 1 de junio. Empresa donde presta servicios acuerdo con la ETT
- Art. 42 E.T Subcontratación. Empresa contratista o subcontratista

REGISTRO JORNADA



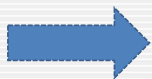
REGISTRO JORNADA



Incumplimientos y sanciones



Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre infracciones y sanciones en el orden social



Artículo 7, apartado 5 lisos

Infracción grave no tener registro de jornada

Máximo 6.250 €

REGISTRO JORNADA

Deben permanecer a disposición de:

- Los trabajadores
- Los representantes
- Inspección de Trabajo y Seguridad Social

Obligatoriedad por Ley

REGISTRO JORNADA

Registro Horas Extraordinarias

Real Decreto mantiene régimen jurídico Art. 35 E.T

Registro diario de jornada y registro horas extraordinarias. Son obligaciones legales dependientes y compatibles

PREVENCIÓN



Llevar pasajeros en cabina. Dependencia relación contractual con la aseguradores. Acuerdo con la misma. No prohibición expresa.

Transportes Orden TMA/424/2020, de 20 de mayo, modifica la Orden TMA/384/2020, de 3 de mayo

Utilización de mascarillas en los transportes y fijación de requisitos para garantizar movilidad segura

PREVENCIÓN



Artículo 1 de las citadas Órdenes

1.- Obligatoriedad uso mascarillas



Artículo 2:

2.- Vehículos con una sola fila de asientos, como en las grúas sólo pueden viajar 2 personas, siempre guardando la máxima distancia posible



Aconsejable tener gel hidroalcohólico y no comer ni beber

Los vehículos asegurados crecen un 0,31% a junio de 2020

**El parque automovilístico nacional se estanca por el confinamiento
31.681.368 vehículos circulan por calles y carreteras**

El número de vehículos asegurados en España se situó en 31.681.368 unidades¹ a cierre del segundo trimestre. Esta cifra es casi idéntica a la situación existente 12 meses atrás. En concreto, supone un incremento interanual de apenas el 0,31%, según los datos del Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA). El parque de vehículos a motor que circula por las calles y carreteras del país se ha incrementado en apenas 98.959 unidades entre junio de 2019 y el pasado junio.

La crisis sanitaria de la COVID-19 y el confinamiento decretado para contener esta enfermedad han paralizado los procesos de altas y bajas de vehículos. Los datos al acabar la primavera contrastan con la evolución que registraba el parque móvil en los dos trimestres precedentes. A cierre del pasado diciembre, este crecía a tasas interanuales del 1,53% y, al terminar marzo, había incluso acelerado algo su paso hasta el 1,59%. Entre abril y junio su evolución se paró en seco.

Los efectos de la declaración del estado de alarma el pasado 14



marzo son especialmente palpables en las métricas intertrimestrales. En el periodo formado por los meses de abril, mayo y junio (el trimestre que constituye el epicentro del confinamiento) el parque móvil español registró un descenso del 0,42% respecto del periodo formado por los meses de enero, febrero y marzo de 2020 (trimestre de arranque del año). Esa dis-

minución fue, concretamente, de 132.364 unidades.

Las cifras acumuladas reflejan, entre tanto, que en el primer semestre del año se produjeron 5.507.428 altas de vehículos y 5.490.577 bajas. Esto se traduce en un aumento del parque móvil nacional desde el arranque del año y hasta junio de 16.851 unidades.

Nota al editor:

El FIVA recoge datos de todos los vehículos que hay asegurados en España, ya se trate de turismos, ciclomotores, motocicletas, furgonetas, autobuses, vehículos industriales, etc. Como es obligatorio contratar un seguro de responsabilidad civil para los vehículos a motor, el FIVA ofrece una imagen fiel de la evolución del parque automovilístico nacional. Los datos de este fichero toman en consideración tanto las altas de vehículos como los datos de aquellos que son dados de baja.

1 Los datos de esta nota de prensa expresan las magnitudes del FIVA ponderadas por trimestres. Ya se trate de registros vigentes, altas o bajas.

Fuente: UNESPA - FIVA

GRUAS GONZÁLEZ



- Asistencia en carretera
- Grúa pluma autocargante
- Todoterreno de rescate

Realizamos el transporte de:

- Maquinaria Agrícola
- Maquinaria de obra
- Maquinaria de elevación
- Transporte de Vehículos
- Transporte de Motos



oficina: 941 445 033 | 24 h: 607 831 494
info@gruasgonzalez.es | www.gruasgonzalez.es



C/ Valsalado, 10 - Pol. La Portalada III
26006 - Logroño (La Rioja)

La Asociación Española de la Carretera audita el estado de la red viaria

**El abandono de la conservación se confirma como
el mal endémico de las carreteras españolas**

**Uno de cada 10 kilómetros
presenta una situación muy
deficiente, incompatible con
una movilidad segura y verde**

El déficit de mantenimiento ha incrementado las emisiones un
mínimo de 25 millones de toneladas de CO₂ en una década
Revertir la situación requiere inversiones de 7.500 millones de
euros y la definición de un espacio de financiación propio

40

- El estado del pavimento obtiene la peor nota en 20 años
- Hay que renovar 374.000 señales, el 72% con el reflectante caducado
- Es necesario repintar las marcas viales en 38.500 kilómetros de carreteras
- Las barreras metálicas experimentan una tímida mejora
- El balizamiento empeora, aunque sigue gozando de buena salud
- El déficit de inversión en las carreteras españolas se incrementa un 5,7% en dos años

Al menos 25 millones de toneladas más de CO₂ a la atmósfera en los últimos diez años. Este es parte del precio que la sociedad española ha tenido que pagar como consecuencia de la inacción de los gobiernos central y autonómicos en lo que afecta a la conservación de las redes de carreteras a su cargo.

Así lo constatan los resultados del último informe sobre "Necesidades de Inversión en Conservación", desarrollado por la Asociación Española de la Carretera (AEC) en el segundo semestre de 2019 y que afecta tanto a las vías competencia del Estado como a las que gestionan las Comunidades Autónomas y las Diputaciones Forales.

En términos generales, el estudio revela cómo la falta de conservación está haciendo mella en las in-

fraestructuras viarias españolas, un patrimonio valorado en 215.000 millones de euros, y que, a partir del año 2009, ha sido abandonado a su suerte víctima de los sucesivos y reiterados ajustes en los presupuestos públicos. En concreto y para la red dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, entre 2009 y 2019 los recursos destinados a conservación y seguridad vial se han visto mermados en un 76%.

Esto explica el hecho de que, de los 100.000 kilómetros de carreteras representados en la muestra auditada por la AEC, un total de 10.000 presenten deterioros graves en más del 50% de la superficie del pavimento. Roderas, grietas en las rodadas, agrietamientos gruesos, desintegraciones, deformaciones y grietas erráticas son los daños más frecuentes, los

cuales pueden afectar a la estructura de la plataforma, comprometiendo la comodidad, eficiencia y seguridad de la circulación e incrementando las emisiones de gases a la atmósfera.

La investigación de la Asociación Española de la Carretera tiene su origen en las Campañas de Inspección Visual de la Red Viaria que la entidad comenzó a realizar en 1985 con el objetivo de conocer el estado de la pavimentación y del equipamiento, así como de estimar la inversión mínima necesaria para alcanzar niveles de servicio adecuados.

En la serie estadística recogida en los resultados del presente informe, se observa cómo en el año 2001 la conservación de la red viaria aprobaba holgadamente el examen periódico de la AEC, para llegar a situarse en 2019, veinte años después, rozando el *muy deficiente*.

Darle la vuelta a esta situación requiere una inversión mínima de 7.463 millones de euros, cantidad en la que la Asociación cifra el déficit que acumula el

mantenimiento del conjunto de las infraestructuras viarias del país y que se reparte, para las redes del Estado y Autonómica y Foral, como sigue:

- 2.376 millones en la red que gestiona el Estado, la cual tiene una longitud de 25.000 kilómetros, y
- 5.087 millones en la que administran los gobiernos autonómicos y forales, que suma un total de 75.000 kilómetros.

Desde la última auditoría, realizada en 2017, las necesidades de conservación de las carreteras españolas se han incrementado un 5,7%, dando al traste con un tercio de su valor patrimonial en poco menos de una década. Una factura de 71.000 millones de euros que los españoles también habrán de asumir, y que se añade al aumento de las emisiones y al incremento en los consumos de combustible, que diversos estudios cifran en 1.200 millones de euros²

Variación del déficit acumulado entre 2017 y 2019	TOTAL
En la Red de Carreteras del Estado	+7,5%
En las redes de CCAA y Diputaciones Forales	+5,0%
Total	+5,7%

Consecuencias La fotografía que muestra el estudio de la Asociación Española de la Carretera tiene consecuencias directas e inmediatas sobre la viabilidad de las distintas medidas que el Gobierno se propone acometer en el marco del Plan de Acción para la implementación de la Agenda 2030, aprobado el pasado febrero y al que el Presidente del Ejecutivo, Pedro Sánchez, se ha referido como “un proyecto de país, ni más ni menos”.

La Estrategia “Sistema Seguro” —que se orienta a reducir a la mitad el número de fallecidos por accidente de tráfico en 2030—, la Ley de Movilidad y la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada son tres de los cuatro grandes desafíos que están en la hoja de ruta del actual Ejecutivo, pero que pueden verse amenazados si la situación de las infraestructuras viarias no da un giro de 360 grados. El cuarto, alcanzar la neutralidad climática en 2050 como meta fundamental del Pacto Verde Europeo, es, sencillamente, una quimera desde la óptica en la que las administraciones públicas españolas han instalado sus políticas de movilidad.

¿La solución? En la coyuntura actual la única solución posible para las carreteras españolas pasa por la definición de un **espacio de financiación propio, global y sostenible**, que habría de nutrirse con recursos provenientes de:

- Presupuestos Generales del Estado y de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales.
- Fondos Europeos (ayudas a la recuperación post-Covid).
- Sistemas de pago directo.

² Estimaciones europeas recientes y las propias investigaciones de la Asociación Española de la Carretera determinan un intervalo de consumo extra de combustible comprendido entre un 3% y un 5% como consecuencia de una mala conservación viaria. La extrapolación más conservadora a la totalidad del consumo anual de combustibles en nuestro país (unos 34.000 millones litros) arroja un coste extra de alrededor de 1.200 millones de euros. Del mismo modo, las asociaciones del sector del vehículo cifran en cerca de 300 millones de euros el coste extra que el mal estado de conservación de las vías añade al mantenimiento del parque vehicular.

El estado del pavimento obtiene la peor nota en 20 años

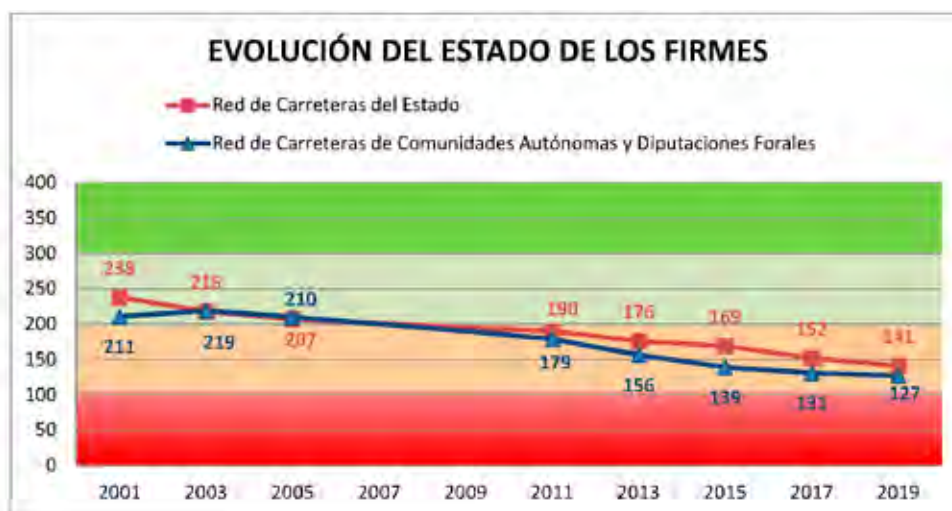
La conclusión más relevante del estudio sobre “Necesidades de Inversión en Conservación 2019-2020” es el acusado deterioro de los pavimentos, que obtienen una calificación media de “deficiente”, a escasos puntos del “muy deficiente”.

El estado del pavimento en las carreteras titularidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana baja su nota en un 7% con respecto a 2017. Las vías autonómicas, por su parte, empeoran un 3% frente a la calificación obtenida en la auditoría anterior.

En cuanto al déficit, el pavimento acumula el 94% del total, lo que se traduce en unas necesidades de inversión en reposición y refuerzo de firmes cifradas en

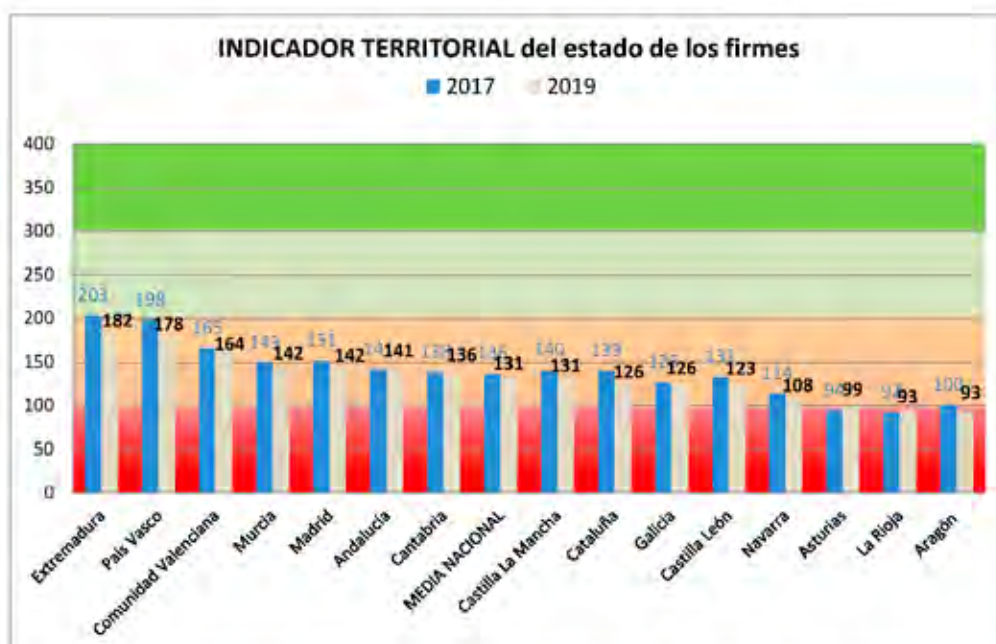
7.008 millones de euros para el conjunto de las carreteras españolas (un 6,5% más que en 2017). De ellos, la Red del Estado, de 25.000 kilómetros de longitud, precisa de 2.224 millones, y la Red Autonómica (con 75.000 kilómetros) de 4.784 millones.

En el gráfico de evolución, el estudio de la Asociación Española de la Carretera otorga a la conservación de los firmes la peor nota de toda la serie histórica; en el caso de la Red del Estado se registra una pérdida de 97 puntos con respecto a la auditoría realizada en 2001. Por lo que se refiere a las carreteras autonómicas, el pavimento obtiene 84 puntos menos que hace 20 años.



El informe de la AEC ofrece, además, datos por Comunidades Autónomas, los cuales responden al denominado “Indicador Territorial”, un valor medio

ponderado entre las calificaciones de la Red de Carreteras del Estado y las de la Red Autonómica en cada Región.



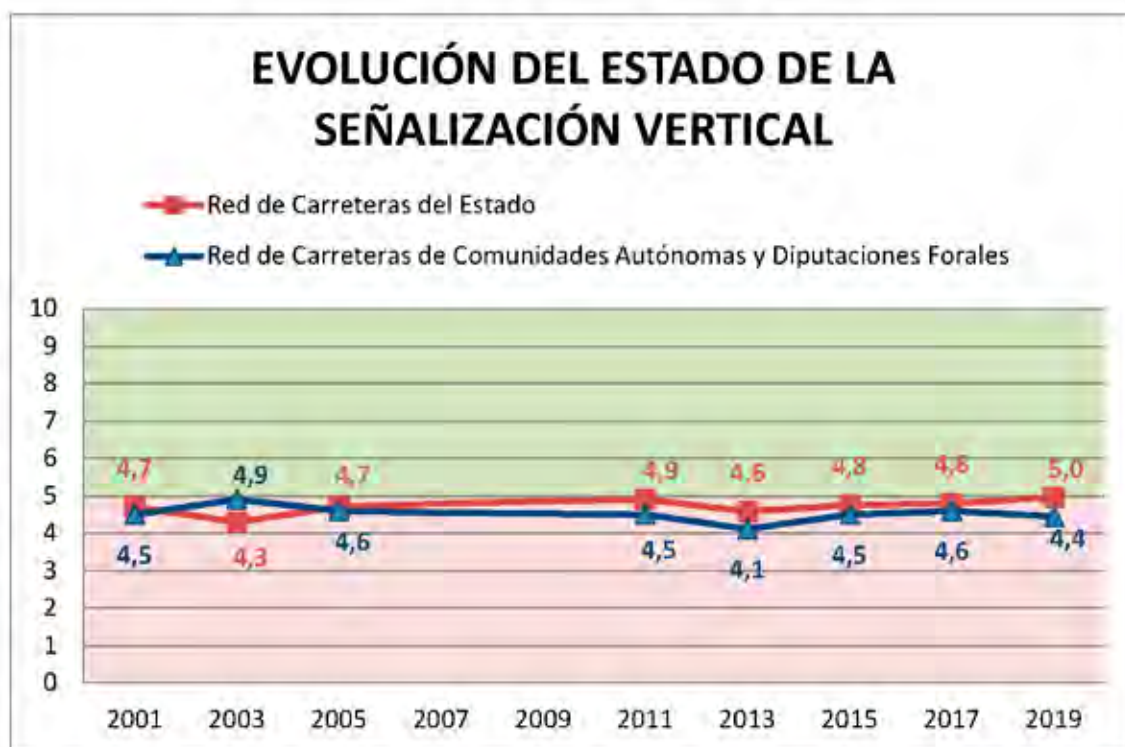
Hay que renovar 374.000 señales de código³, el 72% con el reflectante caducado

Con una nota media de 5 y 4,4 respectivamente, la señalización vertical en las carreteras del Estado y en las Autonómicas y Forales se mantiene en valores muy similares a los de la auditoría realizada en 2017. No obstante, en el caso de la red estatal, la señalización vertical ha logrado mejorar su puntuación en dos décimas, lo suficiente para conseguir el primer aprobado desde el año 2001.

Dos décimas también diferencian las calificaciones obtenidas por las señales de las vías autonómicas en

2017 y 2019, pero en este caso a la baja, lo que perpetúa a este equipamiento en la franja del suspenso, en la que se ha mantenido durante los últimos 20 años.

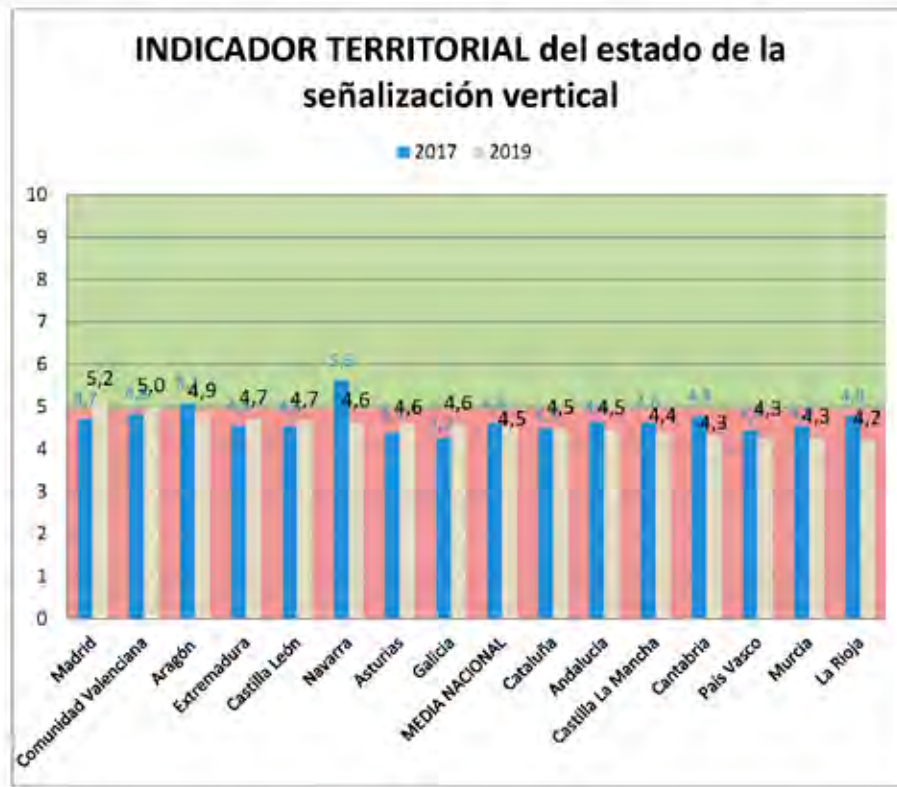
³ El informe la Asociación Española de la Carretera evalúa exclusivamente señales de código (no se estudian las señales de orientación).



El informe de la AEC revela que, actualmente, es necesario renovar 104.000 señales de código en la Red del Estado, una malla en la que 75.000 señales superan la edad de siete años (período de garantía otorgado por los fabricantes para las láminas retroreflectantes), lo que se traduce en que, si bien durante el día la señal se muestra en un estado de conservación adecuado, por la noche su visibilidad no

está garantizada, al haber caducado el material retrorreflectante.

En la Red Autonómica, por su parte, es preciso cambiar 270.000 señales, lo que requiere de una inversión de 59 millones de euros (34 millones para las vías del Estado). En este caso, la investigación cifra en 195.000 las señales cuyo material retrorreflectante ha superado la fecha de uso recomendada por el fabricante.

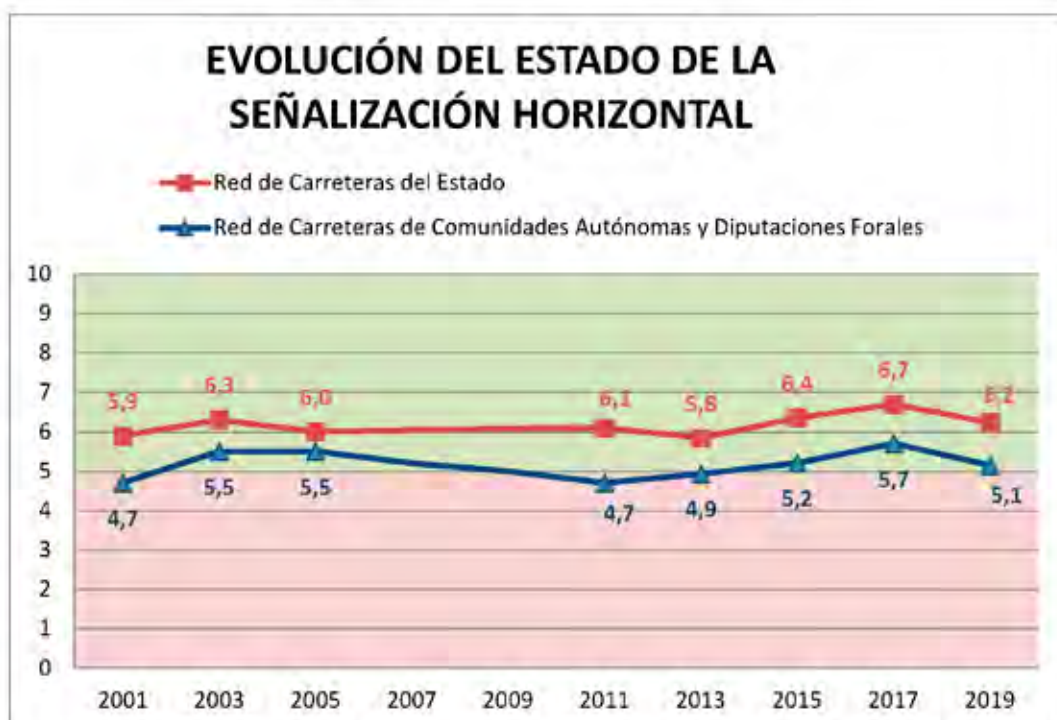


Es necesario repintar las marcas viales en 38.500 kilómetros de carreteras

44

Tras cuatro años consecutivos al alza, tal y como reflejan las auditorías de la AEC de 2015 y 2017, las marcas viales registran un empeoramiento significativo de su estado en la inspección de 2019. Así y aunque se mantienen en el aprobado, la calificación media nacional baja de 5,9 a 5,4.

Es la Red del Estado aprueba con un 6,2 y las vías regionales obtienen un 5,1. Pese a ello, ambas redes acusan una caída de cinco décimas con respecto a las calificaciones obtenidas en 2017, un dato que podría significar el inicio del cambio de tendencia en cuanto al estado de conservación de la señalización horizontal.





FUSO CANTER. LA GRÚA DE LOS PROFESIONALES.

**Vehículos carrozados FUSO disponibles en su
Concesionario Oficial de Camiones Mercedes-Benz y FUSO.**

Un camión que ofrece nada menos que 73 variantes a elegir para adaptarse a cualquier reto profesional. Robusto y de una excelente maniobrabilidad que le convierten en el camión ideal para la ciudad.

Además, cuenta con un completo equipamiento y una gran eficiencia en sus motorizaciones. ¿Más razones para probar un FUSO?

Venga a probarlo en los **Concesionarios Oficiales de Camiones Mercedes-Benz y FUSO.**

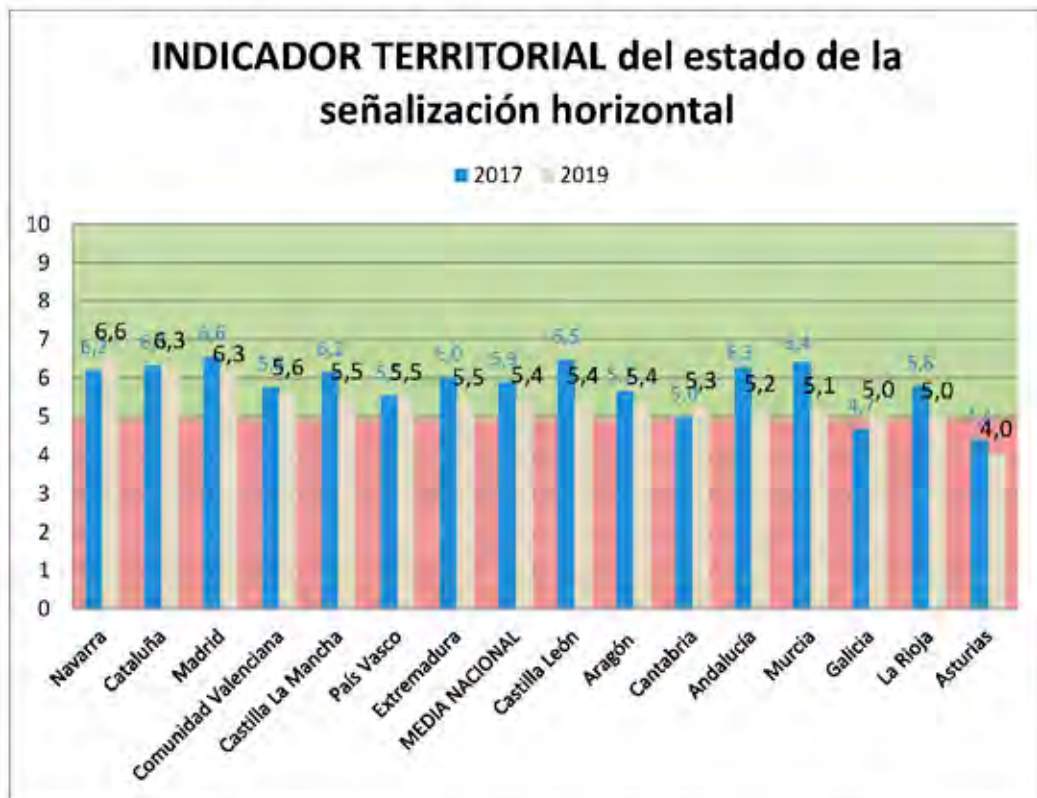
Más información en el número de teléfono **900 22 7777.**

www.fuso-trucks.es



El informe de la AEC concluye que deberían repintarse las marcas viales de 38.500 kilómetros de carreteras en España, un total de 4.500 kilómetros en el caso de la Red del Estado, y de 34.000 kilómetros en

las vías autonómicas y de las Diputaciones Forales. El coste total de esta actuación asciende a 76 millones de euros (9 y 67 millones, respectivamente).



Las barreras metálicas experimentan una tímida mejora

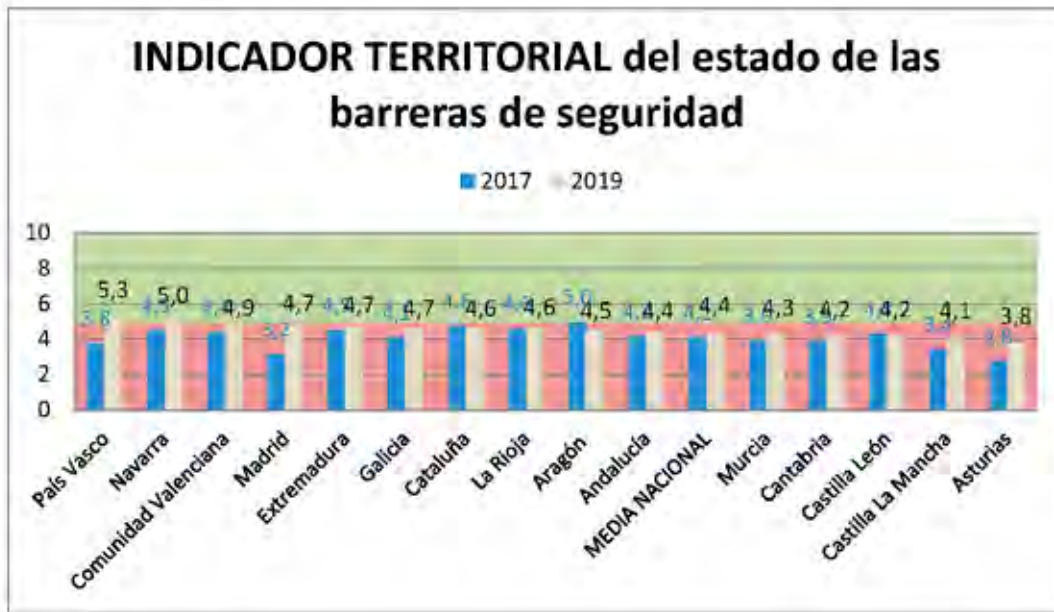
En cuanto a las barreras metálicas -y partiendo del hecho de que la AEC sólo estudia la barrera instalada y no la necesidad de su instalación en aquellos tramos que carecen de la misma-, el examen de la Asociación las suspende una vez más, afianzándose en el deficien-

te tanto en las carreteras estatales (con un 4,5) como en las autonómicas y forales (4,4). No obstante, tanto en uno como en otro caso se aprecia una sensible mejora, con una subida en las calificaciones de 2 y 3 décimas, respectivamente.



De acuerdo con los datos de la Asociación Española de la Carretera, 286 millones de euros de inversión contribuirían a mejorar este elemento. Una cifra que se

distribuye en 109 millones para las barreras de la Red del Estado, y 177 millones para las instaladas en la Red de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales.

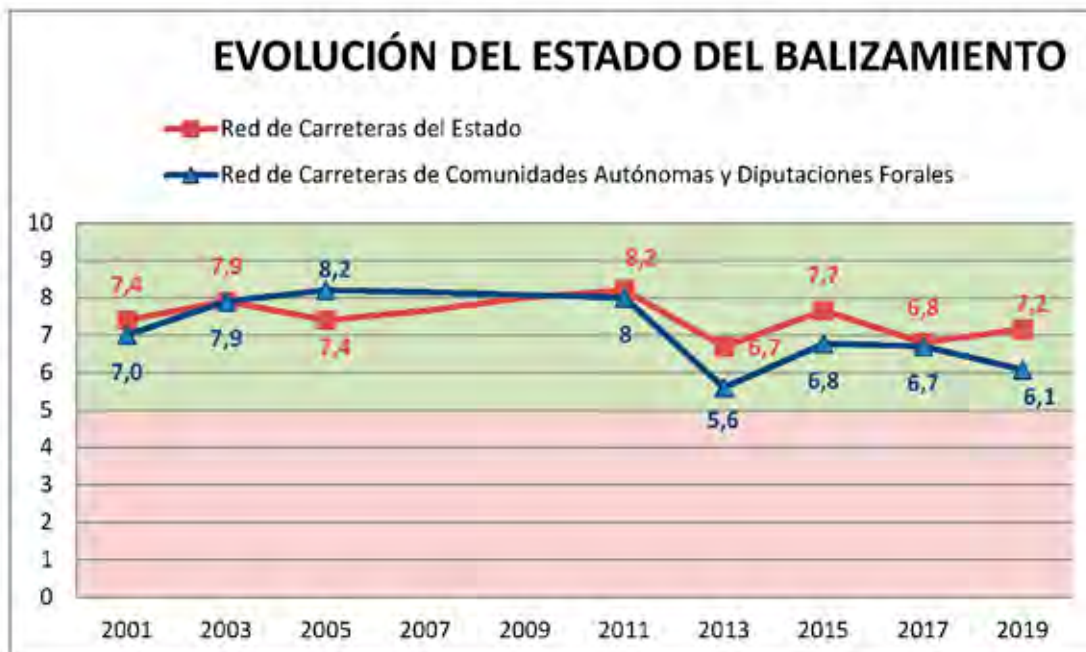


El balizamiento empeora, aunque sigue gozando de buena salud

De todos los elementos analizados, ha sido tradicionalmente el balizamiento el que ha presentado un estado más saludable en ambas redes. Pese a ello, en el año 2019 hitos de arista, captafaros, paneles direccionales y balizas de las carreteras autonómicas han experimentado un descenso relevante en sus habituales buenas calificaciones, con una

pérdida de seis décimas y pasando de una nota de 6,7 a un 6,1.

La otra cara de la moneda la representa la red a cargo del Estado, cuyos elementos de balizamiento, tan importantes para la seguridad y comodidad de la circulación, recuperan el terreno perdido en 2017 y pasan de un 6,8 a un 7,2.



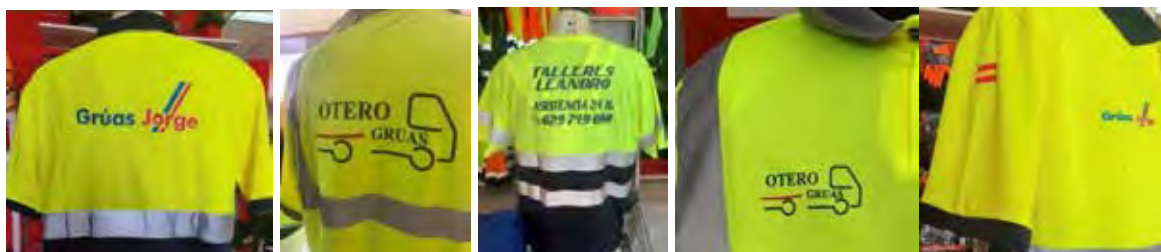


Amigos, familia del rescate en carretera. Desde MB4, queremos decirles: Gracias, gracias y gracias por seguir confiando en nosotros. Queremos recordaros lo fácil que es haceros con vuestra uniformidad, desde cualquier punto de España, sólo siguiendo estos **3 pasitos**. FACILÍSIMO, Y CÓMODÍSIMO!!!

1-ELIJE TU UNIFORME EN EL CATÁLOGO EXCLUSIVO PARA ANEAC-FENEAC: A todos los socios, os hemos hecho llegar tanto por **Watshapp** como por correo electrónico, el **catálogo único y Exclusivo creado sólo para ANEAC-FENEAC**, con la mejor oferta del mercado. Si alguno no lo tiene, solicitárnoslo a través de Mónica (la persona que lleva en exclusiva la cuenta de ANEAC-FENEAC) en el **692 134 147** (llámala o pídeselo por **Watshapp** como prefieras). También por correo en monica.roman@mb4.es . **UNA VEZ LO TENGAS, DIVIÉRTETE, IMAGINA, Y SELECCIONA TU UNIFORME... AH!!!! Y CÓMO LES VAS A PERSONALIZAR!!** ¿Bordado?, ¿serigrafiado?, ¿vinilo?, ¿digital? **TU DECIDES!!!**, y nosotros te ayudamos...



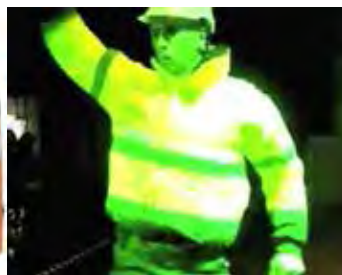
¡¡MIRA QUE CHULOS QUEDAN!!





UN APUNTE AMIGO!!! LAS DUDAS QUE TE SURJAN ELIJIENDO EN EL CATÁLOGO, TE LAS SOLUCIONA MÓNICA, Y SI PREFIERES, TE ASESORA, SOLO TIENES QUE LLAMARLA O PREGUNTAR POR WATSHAPP... RECUERDA 692 134 147 TAN FÁCIL...

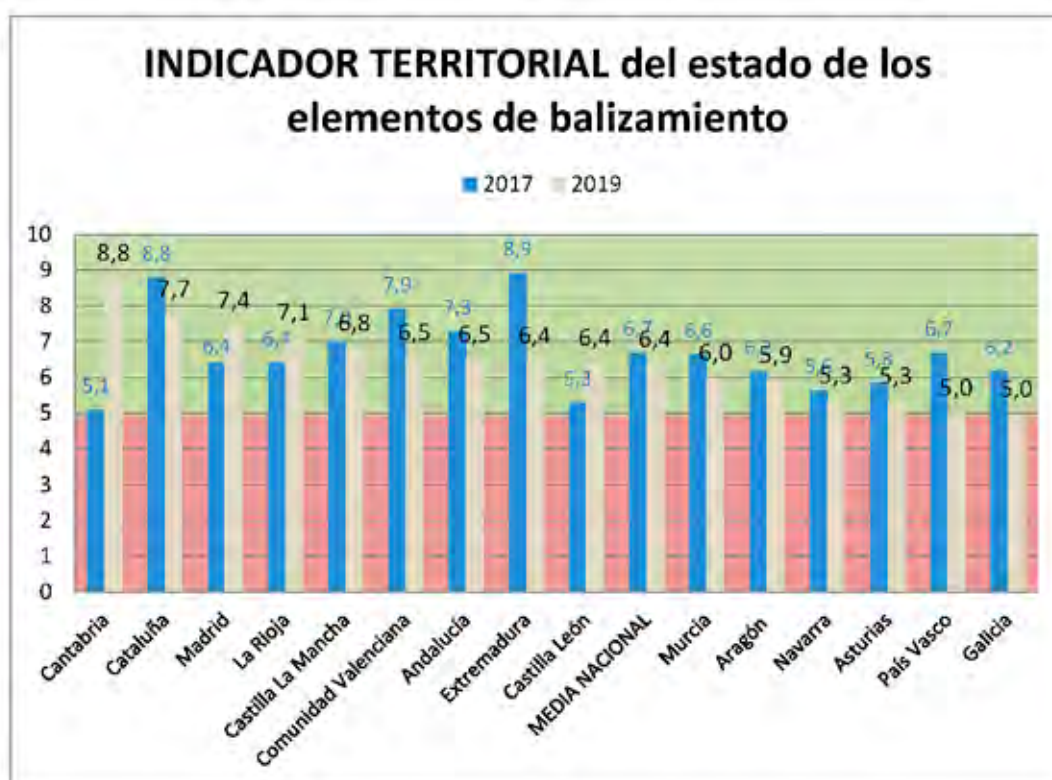
2-¡¡¡UNA MALETA VIAJERA SALE A TUS INSTALACIONES, ESTÉS DONDE ESTÉS EN CUALQUIER PUNTO DE ESPAÑA!!! Si uno de tus quebraderos de cabeza, son las tallas... una vez has elegido el uniforme que te gusta, la maleta MB4 viajera, sale hacia tus instalaciones, para que todo tu equipo y personal se talle cómodamente.



3-¡¡¡LA MALETA VUELVE A LAS INSTALACIONES JUNTO CON EL PEDIDO DENTRO!!! Así de sencillo. En unos días recibirás los uniformes que deseas.

OS RECORDAMOS QUE ADEMÁS DE VUESTRO CATÁLOGO, DISPONEMOS DE TODO TIPO ARTÍCULOS PARA TALLER, NIÑOS, Y CUALQUIER COSA QUE TE IMAGINES.





El déficit de inversión en las carreteras españolas se incrementa un 5,7% en dos años

50

El déficit de inversión en conservación de las carreteras en servicio ha crecido un 5,7% en dos años. En total, el informe de la Asociación Española de la Carretera estima que, en la actualidad, son necesarios cer-

ca de 7.500 millones de euros para poner a punto las infraestructuras viarias de nuestro país.

Las cantidades se reparten según la tabla siguiente (en millones de euros):

	EQUIPAMIENTO VIAL (SEÑALIZACIÓN VERTICAL, SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y BARRERAS METÁLICAS)		TOTAL
	FIRMES		
Déficit acumulado (millones de euros) en la Red de Carreteras del Estado (25.000 Km)	2.224	152	2.376
Déficit acumulado (millones de euros) en las redes de Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales (75.000 km)	4.784	303	5.087
Total	7.008	455	7.463

Por Comunidades Autónomas, se ofrecen los datos relativos al déficit acumulado total para ambas redes

y desglosados por cada kilómetro de carretera que atraviesa la región que se trate.

	Déficits acumulados en conservación en la Red del Estado y de las CCAA y Diputaciones Forales en Millones de euros	Déficits acumulados en conservación en la Red del Estado y de las CCAA y Diputaciones Forales (€/km)
Andalucía	954	68.042 €
Aragón	718	86.656 €
Asturias	346	68.580 €
Cantabria	157	60.926 €
Castilla-La Mancha	934	75.442 €
Castilla y León	1.270	75.196 €
Cataluña	572	73.666 €
Comunidad Valenciana	420	89.551 €
Extremadura	293	54.037 €
Galicia	612	77.071 €
La Rioja	148	78.740 €
Madrid	243	73.252 €
Murcia	260	75.417 €
Navarra	287	74.293 €
País Vasco	249	59.507 €
TOTAL	7.463	73.370 €

Trabajo de campo

El trabajo de campo del estudio sobre “Necesidades de Inversión en Conservación 2019-2020” ha sido desarrollado en el último semestre de 2019 por ocho evaluadores, los cuales recorrieron los tramos que les fueron asignados y reflejaron sus observaciones en las hojas de toma de datos preparadas al efecto.

En total se han evaluado 3.000 tramos, de 100 metros cada uno, tanto en la Red de Carreteras del Estado como en la Red dependiente de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales. Cada tramo inspeccionado ha sido documentado gráficamente, habiéndose recopilado más de 30.000 fotografías.

Los Índices de Estado revelan, por comparación con una serie de valores dados, el estado de conservación de las infraestructuras viarias. Tales Índices consisten en una nota ponderada obtenida a partir de los deterioros considerados en cada tramo, ofreciendo en los casos de la señalización vertical, horizontal, barreras metálicas y balizamiento, una cifra entre 0 y 10 acorde con la mayor presencia o ausencia de defectos (10 = muy buen estado).

En cuanto a los firmes, los valores utilizados para el establecimiento del grado de deterioro se sitúan en un intervalo de 0 a 400, representado el 400 la mejor situación posible.

Únicamente se evalúan tramos de carreteras interurbanas, elegidos aleatoriamente. No se analizan autopistas de peaje. Se trata de una inspección VISUAL, es decir, tan sólo se estudian los deterioros que se observan a simple vista (el informe no considera, por ejemplo, problemas que van más allá de la capa de rodadura del firme, operaciones de conservación en obras de drenaje o en obras de fábrica, etc.).

El método se caracteriza por los siguientes aspectos fundamentales:

- Aleatoriedad en la identificación de los tramos a evaluar.
- Representatividad de los tramos elegidos en relación al estado general de la carretera.
- Formación de los evaluadores que realizan el trabajo de campo.
- Sencillez en la recogida de información, de forma que se logre la máxima homogeneidad en el trabajo de los evaluadores.
- Tratamiento sistemático de la información, basado en un control de calidad específico.
- Resultados representativos del estado de conservación de las carreteras, con un alto nivel de fiabilidad.

Tablas de calificaciones

Firmes

Valor del Índice de Estado	Calificación
300-400	Buena
200-300	Aceptable
100-200	Deficiente
0-100	Muy Deficiente

Señalización, Barreras y Balizamiento

Valor del Índice de Estado	Calificación
9,0 - 10	Muy Buena
7,5 - 8,9	Buena
5,0 - 7,4	Aceptable
2,5 - 4,9	Deficiente
0 - 2,4	Muy Deficiente

Ficha técnica del Estudio



3.000 tramos de 100 metros, 30.000 fotografías.



4 Ingenieros de Caminos, 2 Periodistas, 8 evaluadores, más de 4.000 horas de trabajo.



3 millones de m² de pavimento.



3.000 señales verticales de código.



900 km de marcas viales.



200 km de barreras metálicas.



20.000 elementos de balizamiento.

Fiabilidad de la muestra

2,6% de error en la Red de Carreteras del Estado.

2,4% de error en la Red Autonómica y de Diputaciones Forales.

95% de Nivel de Confianza.

Fuente: Asociación Española de la Carretera

El abuso de dominio de Plataformas y Aseguradoras

El abuso de dominio de Plataformas y Aseguradoras.

Cuando una o varias empresas aprovechan su posición de dominio en todo o en parte del mercado nacional para imponer de forma directa o indirecta, precios u otras condiciones comerciales o de servicios no equitativos o la subordinación de la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias que, por su naturaleza o con arreglo a los usos de comercio no guarden relación con el objeto de dichos contratos, se produce una conducta de abuso de posición dominante.

Con esta actuación la empresa tiene la posibilidad de desarrollar un comportamiento que le permite actuar en el mercado sin tener en cuenta a los proveedores (en nuestro caso, las empresas de auxilio en carretera), clientes o competidores. La legislación no sanciona la mera posición dominante, sino el abuso de la misma que pretenda restringir la libre competencia debilitando a los competidores, obsta-

culizando la entrada de otras empresas o aplicando condiciones injustas a clientes o proveedores.

Tanto el artículo 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea como el artículo 2 de la Ley de Defensa de la Competencia, prohíben dicho abuso o explotación abusiva que se produce cuando, una empresa utiliza su situación de dominio en el mercado para marcar precios, la producción o la distribución, actuando de forma individual, sin tener en cuenta al resto de empresas que existen en el mercado y que son sus competidoras.

Para saber si una empresa está en situación de dominio, debe tenerse en cuenta el porcentaje de cuota de mercado que posee en comparación con otras empresas, la importancia del número de productos o servicios, el empleo de la tecnología patentada, etc. Y Para saber si existe abuso se deberá tener en cuenta si la actuación es llevada a cabo por una empresa que está en situación dominante frente a las demás

empresas y se llevan a cabo actos aprovechándose de su buena situación.

En esta situación, entendemos, que se podrían encontrar aquellas plataformas o aseguradoras que de forma unilateral supeditan la asignación de servicios a sus asociados proveedores (empresas de auxilio en carretera), a la realización de acciones (por ejemplo reparaciones en carreta), ventas (de baterías o materiales...) o cupos (rebajando o eliminando exclusividades), entre otras formas de expresión de este abuso de dominio.

Sin embargo, no se está prohibiendo los monopolios, ni las situaciones de dominio de varios empresarios. Lo que se prohíbe son los actos de abuso que puedan realizar dichas empresas en virtud de la posición de mayor relevancia que tenga en un mercado determinado.

Carlos Corcuera

Abogado

LEDESMA&CO

Arquitectura Jurídica

Tablón de Anuncios

VENTA GRUA IVECO

- TALLERES Y GRUAS SEGUIN, S.L
Pedro Seguin Puertas
Teléfonos: 980 601 132 / 980 600 066
Fax: 980 581 755



Se vende empresa de grúas de asistencia en carretera

- Vendo Empresa de Grúas de Asistencia en carretera, funcionando. La empresa se encuentra al sur de la Comunidad de Madrid. El lote lo compone, una nave de 500 M sobre parcela de 980 M, 3 grúas plataforma, dos Renault y un Nissan Atleon, matriculados en 2007, 2006 y 2005, cartera de clientes, seguramente la mejor cartera de clientes de todo Madrid. Personas realmente interesadas, infórmense por teléfono, no atiendo whatsapp.

Teléfono: 635160787

Venta de Grúas seminuevas Mitsubishi Canter

GRUAS ZADORRA SL

PRECIO: Desde 13.000 euros +IVA.

Año: 2008.

Potencia: 150cv.

Cilindrada: 3000 cm3.

Km: entre 80.000 km -140.000 km.

Equipación: Dirección asistida, plataforma elevadora, radio CD, aire acondicionado, Elevalunas eléctricos, ABS / ESP, tacógrafo, suspensión neumática.

Características:

- Carga útil con carrocería de 2.600 Kg.
- Grúa basculante con rampa trasera equipada con enganche de remolque tipo bola pasador marca: AL-KO, modelo: ALFO 4 C.HOH.ELL 0015034 MMR: 3500 Kg.
- Accionamiento de la equipación mediante bomba hidráulica accionada a través de toma de fuerza, más depósito de aceite con nivel de llenado, filtro y prefiltro de antisuciedad.
- Testigo de luz en cabina de control de accionamiento de toma hidráulico y con capacidad de 4.600 Kg
- Juego de cintas con tensor y gancho giratorio.
- Guardabarros especiales anticortina de agua.
- Barras antiempotramiento homologadas laterales.
- Plataforma en chapa de acero con refuerzo en zona de rodadura con doble piso doble travesano de acero en la parte inferior, con tratamiento antideslizante.
- Gancho con bola cuya masa máxima remolcable son 3.500 Kg.

Tablón de Anuncios

Si necesitas cualquier aclaración o resolver dudas, no dudes en ponerte en contacto en el siguiente email: gruas.zadorra@gmail.com



SE VENDE GRÚA IVECO

PJH

Teléfono: 670080290

- Se vende Iveco grúa asistencia, palas, cuchara, remolque. Vehículo en buen estado de uso. Rebajada a 3.500 kg, apta carnet B. El motor actual tiene aproximadamente unos 60000 km. Pala reforzada. Precio: 5000 euros. Todas las revisiones + ITV al día.
- **Interesados contactar en el 670 080 290**
- **Precio: 5000 €**



VENTA GRÚA PATROL

TALLERES Y GRÚAS VIÑOLAS

Teléfono: 670080290

- En venta Patrol RD28
Precio 8.900 Euros
Actualmente trabajando
- **Precio: 8.900 €**



VENTA GRÚA NISSAB CABSTAR

TALLERES Y GRÚAS VIÑOLAS

Teléfono: 670080290

- Nissan Cabstar DBD30 del 2005 con inyección electrónica, Plataforma Foima, itv y revisiones al día, actualmente trabajando a toda prueba, se puede conducir con el carnet B.
- **933099898 Jordi**
- **Precio 9500 EUROS**
-

VENTA GRÚA NISSAB CABSTAR

TALLERES Y GRÚAS VIÑOLAS

Teléfono: 670080290

- Nissan Cabstar DBD30 del 2005 con inyección electrónica, Plataforma Foima, itv y revisiones al día, actualmente trabajando a toda prueba, se puede conducir con el carnet B.
- **933099898 Jordi**
- **Precio 9500 EUROS**

Tablón de Anuncios

VENTA GRÚA NISSAN NAVARA

TALLERES Y GRÚAS VIÑOLAS

Teléfono: 670080290

- Nissan Navara. En venta Nissan Navara 2007 Grúa Palas, asistencia en carretera, extracción de parking, precio 14000 EUROS
- **Precio: 14.000 Euros**



SE VENDE RENAULT MAXITY

TALLERES Y GRÚAS VIÑOLAS

Teléfono: 670080290

- 2500 cc. Grúa asistencia. Palas Foima. HKT
- Precio a negociar.



Volveremos más fuertes que nunca

La tecnología aplicada al auxilio en carretera era un deseo, ahora es una necesidad.



La nueva normalidad en la que pronto estaremos inmersos, marcará un antes y un después en la prestación de servicios.

Los grandes call centers con multitud de operadores, dejarán paso a plataformas tecnológicas y YAGRUA ha tomado ventaja.



YAGRUA, nuestra realidad, nuestro futuro