

## Auxilio total en condiciones extremas



## No existen barreras para TATRA

- Asamblea ANEAC 2022
- Con la fuerza de la razón...  
Firmes en nuestras acciones



**Jaime Moreno**

Director General de  
Transporte Terrestre

"El precio del transporte  
deberá ser igual o superior a  
los costes efectivos asumidos  
por el transportista"



**SERINVE  
ISUZU**

**ISUZU**



SOMOS UN EXCELENTE EQUIPO DE PROFESIONALES A SU SERVICIO



NUESTRO PRINCIPAL OBJETIVO ES LA SATISFACCIÓN DEL CLIENTE



GENERAMOS RELACIONES DE CONFIANZA CON NUESTROS CLIENTES



LA TRANSPARENCIA Y EL BUEN HACER SON LA BASE DE NUESTRO TRABAJO



■ JEREZ DE LA FRONTERA

C/ Lira, 12

648 00 15 12

■ UTRERA, SEVILLA

Polígono Ind. La Morera  
C/ Esquiladores, 5

954 99 84 87

■ SEVILLA

Centro de transporte  
de Mercancías

Autovía A-92 km. 0, Parcela A-2

954 99 84 87

[serinve@serinve.eu](mailto:serinve@serinve.eu)

[www.serinve.eu](http://www.serinve.eu)

**EMPRESAS ANUNCIANTES**

<b>ISUZU SERINVE</b>	Interior portada
Servicio oficial ISUZU	
<b>TARSO</b>	<b>3</b>
Mandos a distancia industriales	
<b>GRÚAS SIU</b>	<b>7</b>
Auxilio en carretera 24 horas	
<b>GRÚAS Y DESGUACES SANT JORDI</b>	<b>9</b>
Gestor Autorizado VFU, transporte, compra-venta vehículos	
<b>AVEIMASTER</b>	<b>11</b>
Distribución de artículos para el auxilio en carretera	
<b>GRÚAS MARCOS</b>	<b>13</b>
Asistencia 24 horas	
<b>DESGUACES MILLAN S.C.</b>	<b>15</b>
Bajas y retiradas. Máxima tasación	
<b>EFI ASISTENCIA</b>	<b>27</b>
Gestión de flotas	
<b>EUROGRÚAS</b>	<b>29</b>
Fabricación de plataformas de asistencia	
<b>GRUES SANT ANDREU</b>	<b>29</b>
Asistencia 24 horas	
<b>GRÚAS CARMONA</b>	<b>31</b>
Asistencia 24 horas	
<b>RS KETTOU ADVISORS</b>	<b>35</b>
Consultoría de empresas	
<b>GRÚAS Y LOGÍSTICA</b>	<b>35</b>
Asistencia y logística	
<b>MB4</b>	<b>39</b>
Uniformes y EPI's de auxilio en carretera	
<b>GRÚAS VILLANUEVA</b>	<b>41</b>
Asistencia 24 horas	
<b>CARROCERÍAS FRANCAL</b>	<b>45</b>
Fabricación de grúas	
<b>ATM 365</b>	<b>47</b>
Asistencia y auxilio	
<b>TALLERES GRÚAS DEL SUR</b>	<b>47</b>
Mecánica general del vehículo y Asistencia 24 h.	
<b>ASADA INTERNACIONAL</b>	Interior contraportada
Correduría de seguros	
<b>INVESTEL</b>	Contraportada
Gestión de Flotas - Control Horario	

<b>2</b>	<b>Carta del Presidente</b>
<b>4</b>	<b>Director General de Transporte, Jaime Moreno</b>
<b>8</b>	<b>Asamblea General de ANEAC 2022</b>
<b>16</b>	<b>No existen barreras para TATRA</b>
<b>20</b>	<b>ASADA, correduría referente para el sector de auxilio en carretera</b>
<b>22</b>	<b>Con la fuerza de la razón. Firmes en nuestras acciones</b>
<b>30</b>	<b>Movilidad del futuro, movilidad segura</b>
<b>32</b>	<b>SERINVE, servicio oficial ISUZU referente en España</b>
<b>36</b>	<b>Jornada de ANEAC en Burgos</b>
<b>38</b>	<b>MB4</b>
<b>42</b>	<b>CONEPA y CETRAA, hacia la unión en una sola entidad</b>
<b>44</b>	<b>Simulacro de accidente de circulación en Ourense</b>
<b>46</b>	<b>La guantería legal: somos transporte</b>
<b>48</b>	<b>Tablón de anuncios</b>



*Queridos socios y amigos:*

*Llevamos desde el pasado año apostando por diferentes medidas de presión para conseguir nuestros propósitos, en contra del reiterado incumplimiento de la normativa reguladora del transporte terrestre de mercancías que venimos padeciendo de varios de nuestros clientes, pero muy especialmente de RACE.*

*Sistemáticamente vienen incumpliendo los artículos 1 y 2 de la ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías. La citada ley obliga a que las relaciones contractuales que rijan entre cargador y transportista, estén plasmadas en un contrato de transporte. Sin embargo, nuestros clientes se enrocan en considerarnos empresas de servicios y así lo recogen contractualmente.*

*El Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, impide el pago al transportista de un precio inferior al total de costes efectivos incurridos o asumidos por él. Así lo afirma también el director general de Transporte Terrestre, en una amplia entrevista realizada por Infoaneac. Sin embargo, las tarifas que vienen abonando RACE y otras compañías, están muy por debajo de los mencionados costes, contraviniendo claramente el Real Decreto-ley.*

*A todo esto, hay que añadirle que tampoco actualizan sus tarifas con el incremento que marca la ley, correspondiente a la subida de precios del gasoil.*

*Os hemos informado puntualmente de las acciones desarrolladas desde ANEAC, a través de diferentes comunicados y webinars dirigidos a todos los socios y amigos de la asociación y os preguntaremos, ¿qué se ha conseguido? Estamos a la espera de conocer los resultados de nuestras denuncias contra RACE, ASITUR y ALLIANZ, interpuestas en el Ministerio de Transportes, cuya copia está recogida en esta revista. Aventurarnos con veredictos sería atrevido por nuestra parte y no lo voy a hacer. ANEAC trabaja con su equipo de abogados, apoyándose en la ley, con la ilusión de conseguir lo que por justicia nos corresponde, apartándonos de mensajes populistas muy aclamados, pero del todo ineficaces.*

*La pregunta real sería, ¿qué hacemos mientras tanto? Muchos lo tienen claro, especialmente en el País Vasco y Cádiz y desde aquí quiero felicitar y agradecer su valentía, porque han dejado de prestarles servicios a RACE y a otra compañía, pero que como no tengo datos concretos, prefiero omitir su nombre. Es evidente que existen amenazas a diferentes miembros de nuestra ejecutiva, la vuestra, les han penalizado con severidad. Lo que resulta frustrante y triste es que siempre sean los mismos quienes damos la cara. Mientras el resto se quejan con comentarios como “no se hace nada”, pero tienen sus grúas a todo trapo, a pesar de trabajar por debajo de costes. Eso sin hablar de los desleales, que aprovechan la oportunidad para “carroñear” sin miramientos en contra de los intereses de todos. Sin duda serán los primeros en arruinarse.*

*Cuando empecé como presidente de ANEAC me propuse dignificar y regularizar el sector. Pienso que a falta de pocos flecos esos objetivos ya se han conseguido. Ahora, lo que añoro y me haría sentirme orgulloso del sector de auxilio en carretera, mi sector, sería la solidaridad, la unión, el compromiso de todos para lograr nuestros objetivos. No sé si llegaré a verlo, pero sería maravilloso que todos nos movilizásemos con un objetivo común. Sin duda resolveríamos todos nuestros problemas en menos de una semana. Pensadlo.*

*Rafael Merino Calderón  
Presidente de ANEAC*



ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE AUXILIO EN CARRETERA

EDITA: ANEAC. 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  
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

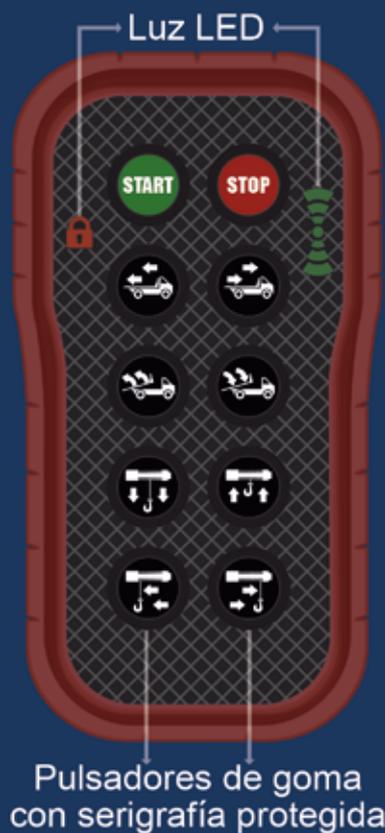
Esta publicación, no puede ser reproducida ni en todo ni en parte, sin previa autorización.  
La revista no se identifica necesariamente con la opinión de sus colaboradores.

# TARSO

## Nuevo mando a distancia industrial

### La nueva gama TITAN

- Titan es la gama para la asistencia en carretera
- Moderna electrónica específica para automoción
- Diseño con nuevos materiales
- Sistema de seguridad y anti-interferencias
- Optimizado consumo de energía
- Mando compacto de hasta 8 pulsadores
- Receptor de hasta 14 funciones



Exclusiva Infoaneac

# Jaime Moreno García-Cano, director general de Transporte Terrestre



4

Jaime Moreno García-Cano, nació en Madrid en 1978, el actual director general de Transporte Terrestre es Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y grado en Derecho. Además, pertenece a la Escala Superior de Técnicos de Tráfico.

Su juventud no ha sido inconveniente para desempeñar importantes funciones en puesto de máxima responsabilidad:

- Subdirector general de Movilidad (Dirección General de Tráfico-Ministerio del Interior).
- Jefe de la Oficina del Participe (MUFACE-Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas).
- Vocal asesor (MUFACE-Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas).
- Director de operaciones (ANFAC).
- Director del Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (Dirección General de Tráfico-Ministerio del Interior).
- Jefe provincial de Tráfico de Las Palmas (Dirección General de Tráfico-Ministerio del Interior).
- Consejero delegado en el Instituto de Estudios de Automoción.

**“Son las empresas de auxilio en carretera y el cargador que realiza la contratación, en un entorno tan específico y particular como son las operaciones de auxilio en carretera, las que deben determinar las condiciones que consideren y se adapten a esa realidad concreta de los servicios que prestan”**

Como usted conoce, nuestros clientes principales son compañías aseguradoras, plataformas de asistencia y clubes automovilísticos, y nuestra labor para ellos es la de transportar los vehículos de sus clientes, recientemente averiados o accidentados. Siendo una obviedad nuestra condición de transportistas, el artículo 4 de la Orden FOM/1882/2012 establece una serie de obligaciones, derechos, y responsabilidades para operaciones de auxilio en carretera, entre otras, la obligatoriedad de celebrar un contrato de transporte de mercancías por carretera entre las partes intervinientes. Como organismo encargado de velar por el cumplimiento del marco normativo, ¿por qué, desde el Ministerio de Transportes, no se exige a las compañías de seguros, clubes automovilísticos y plataformas de asistencia la celebración de este tipo de contratos?

—El alcance de las condiciones generales de contratación en el transporte contratado en el marco de una operación de auxilio en carretera de contenido más amplio queda acotado, de acuerdo con el contenido de la Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, a su aplicación de forma subsidiaria a lo que libremente pacten las partes en los correspondientes contratos. Sobre esa base, sin perjuicio de la aplicación subsidiaria, son las partes, en este caso las empresas de auxilio en carretera y el cargador que realiza la contratación, en un entorno tan específico y particular como son las operaciones de auxilio en carretera, las que deben deter-

minar las condiciones que consideren y se adapten a esa realidad concreta de los servicios que prestan.

De negarse nuestros clientes a formalizar nuestra relación profesional mediante un contrato de transportes, ¿cómo intervendría su Ministerio para corregir esta situación irregular y a nuestro entender, ilegal?

—Con carácter general, las cuestiones relativas a la normativa mercantil por la que se rige un contrato de transporte son cuestiones ajenas a la intervención administrativa. La voluntad de las partes es ley en el Derecho Privado, salvo cuestiones muy puntuales en las que es necesario regular condiciones imperativas. El MITMA, por tanto, no interviene en la existencia o inexistencia de un contrato. Ese control les corresponde a los tribunales, en su caso.

**“Las infracciones que ha recogido la LOTT en el marco de la asimetría de relaciones existente en determinados contratos de transporte van en la línea de conseguir una mayor transparencia del mercado y de garantizar el pago de un precio que cubra el coste mínimo de prestación del servicio”**

¿Cuál es el régimen sancionador del Ministerio ante una situación irregular de las características que acabo de comentarle, tras la pertinente denuncia en su Ministerio?

—Como he señalado, la controversia sobre si existe contrato o no entre dos partes es una cuestión ajena a la intervención del MITMA. No obstante, existe la posibilidad de probar en sede judicial que ese acuerdo de voluntades existe, aunque sea verbal, lo cual es perfectamente válido. Las infracciones que ha recogido la LOTT en el marco de

la asimetría de relaciones existente en determinados contratos de transporte van en la línea de conseguir una mayor transparencia del mercado y de garantizar el pago de un precio que cubra el coste mínimo de prestación del servicio.

**“El precio del transporte deberá ser igual o superior a los costes individuales efectivos asumidos por el transportista. En el marco del plan anual de inspección se ha fijado como una de las líneas estratégicas de actuación el control de este tipo de infracciones”**

Tanto la ley 15/2009, del contrato de transporte terrestre de mercancías, como la referida Orden FOM/1882/2012, determinan que, si se produce una variación del precio del combustible entre la fecha de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el precio deberá incrementarse en la cuantía que establezca en cada momento la Administración; ¿qué medidas está llevando a cabo la Dirección General de Transporte Terrestre para verificar que se está aplicando este incremento?

—Para estos casos la normativa de Transporte Terrestre determina que las posibles controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre son examinadas y resueltas, con carácter general, por las Juntas Arbitrales que es un sistema consolidado y ágil con el que cuenta el transporte terrestre. Y, en todo caso, siempre se podría acudir a los tribunales. En este sentido, la percepción que se tiene es que se está aplicando con normalidad la cláusula de revisión del precio por variación del precio del gasóleo.

El día 2 de agosto de 2022 se publicaba en el Boletín Oficial del Es-

tado el Real Decreto-ley 14/2022 disponiendo, a partir de esa fecha, que no puede pagarse al transportista un precio inferior al total de costes efectivos individuales incurridos o asumidos por él; sin embargo, las compañías aseguradoras y plataformas de asistencia (cargadores contractuales) mantienen desde esta fecha tarifas de prestación de servicio por debajo de estos costes.

En este sentido, el mencionado Real Decreto-ley modificaba la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres, de tal forma que, a partir de ese momento, se reputa como **infracción muy grave** esta conducta; **¿tienen constancia desde el Ministerio que se están cumpliendo estos criterios?**; en caso contrario, **¿están sancionando a aquellas empresas (cargadores) que abonan tarifas por debajo de costes a los transportistas?**

—El Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, incorporó modificaciones en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, para tratar de garantizar que el precio del transporte sea superior a los costes y gastos individuales efectivos en que incide el transportista. En este sentido, en los contratos de transporte referidos a un único envío, el precio del transporte deberá ser igual o superior a los costes individuales efectivos asumidos por el transportista.

Además, para garantizar el cumplimiento de estas obligaciones, se incorporó a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, una nueva infracción muy grave, incluyendo como condición necesaria la asimetría entre las partes y que el transportista efectivo pruebe que el precio pagado es inferior a sus costes efectivos individuales de prestación del servicio.

En el marco del plan anual de inspección se ha fijado como una de las líneas estratégicas de ac-

tuación el control de este tipo de infracciones, para las cuales, sin perjuicio de las actuaciones de oficio que se puedan iniciar por la inspección de transporte del Estado y las CCAAs será imprescindible la participación activa del transportista efectivo que se pueda encontrar en el supuesto de hecho.

Sobre este último punto quiero más que preguntarle, hacerle una petición. **¿Sería posible incluir a los vehículos grúa, con sus diferentes tipologías, dentro del listado que aparece en el Observatorio de Costes del Ministerio de Fomento?** Nuestros vehículos, carrozados específica y legalmente para su función, tienen un elevado coste, por lo que las ratios correspondientes a su amortización difieren de los contemplados en el citado Observatorio. También, como usted conoce, nuestra actividad profesional está muy por encima de la media calculada, ya que trabajamos 365 días al año y las 24 horas del día. Entendemos que nuestras grúas deben de estar reflejadas en el Ob-

servatorio de Costes, **¿lo ve usted factible?**

**Sobre la incorporación de las grúas al observatorio de costes: "sería una cuestión a valorar, como paso previo, en el seno del CNTC"**

—La configuración del observatorio de costes se realiza de manera consensuada entre los equipos técnicos del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las asociaciones de empresas cargadoras. No resulta materialmente viable abarcar a través del Observatorio toda la variedad de especialidades del transporte, por lo que se busca priorizar una muestra lo más representativa del sector. En todo caso, sería una cuestión a valorar, como paso previo, en el seno del CNTC sin que quepa hacer a priori ningún pronunciamiento sobre su futura viabilidad.

En las operaciones de auxilio en carretera se establece la no utilización del tacógrafo, en aquellas



operaciones que se encuentren dentro del radio de 100 kilómetros hasta el centro de explotación, sin embargo, en numerosos puntos del territorio nacional siguen apercibiendo de sanción a nuestros conductores por llevar el tacógrafo en posición off, o fuera de rango, en su radio de acción de 100 kilómetros. ¿Podrían enviar una circular a las Jefaturas Provinciales y a las diferentes delegaciones que aclarasen definitivamente esta incómoda situación? Desde luego nos ahorraría un alto coste administrativo.

**Sobre el tacógrafo y las operaciones de auxilio en vías públicas: "cuando se hacen, de manera exclusiva, actividades exentas, es decir, cualquiera de las recogidas en el artículo 3 del Reglamento 561/2006, o bien en el RD 640/2007,**

**no es necesario hacer uso del tacógrafo dado que no es necesario justificar dichas actividades en relación con el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso del Reglamento 561/2006"**

—Sólo cuando se hacen, de manera exclusiva, actividades exentas, es decir, cualquiera de las recogidas en el artículo 3 del Reglamento 561/2006, o bien en el RD 640/2007, no es necesario hacer uso del tacógrafo dado que no es necesario justificar dichas actividades en relación con el cumplimiento de los tiempos de conducción y descanso del Reglamento 561/2006. No obstante, cabe recordar que cuando realiza actividades mixtas, (dentro de la misma jornada o en jornadas diferentes) se tendrá que utilizar el tacógrafo. Así se recoge el manual de inspec-

ción de tiempos de conducción y descanso y tacógrafo publicado en la web del MITMA y así se ha compartido con las distintas administraciones territoriales.

Antes de terminar, Jaime Moreno quiso destacar la labor que desempeña el sector de Auxilio en Carretera...

—Aprovecho para agradecer y reconocer la importante labor, no exenta de riesgo, que se realiza diariamente por los operarios de auxilio en carretera que forman parte de las empresas de auxilio en carretera. Su actividad es clave para garantizar la fluidez del tráfico y la seguridad vial y prueba de ello son los avances regulatorios que de la mano de la Dirección General de Tráfico han ido consiguiendo.

Julián Santamarina  
de Frutos

Director INFOANEAC

# GRÚAS SIU

*Auxilio en carretera 24 horas*

*Más de 30 años de experiencia nos avalan*



646 98 66 40 / 41

ZONA DE ALGETE, SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES Y ALCOBENDAS

# Asamblea General de ANEAC 2022



8

El pasado mes de diciembre tuvo lugar en el hotel Pullman Airport & FERIA de Madrid, la asamblea general de ANEAC 2022. El presidente, Rafael Merino, dio la bienvenida a los asistentes, dando traslado al secretario técnico para la consecución del orden de los puntos.

Tras la lectura del acta anterior, se procedió a su aprobación. Seguidamente se propuso por parte de la presidencia que, si alguno de los presentes quería formar parte de la ejecutiva, que lo indicase. A tal efecto se presentó nuestro socio y compañero, Borja Núñez Villalta, quien desde entonces forma parte de la ejecutiva de ANEAC, no obstante, su cargo tendrá que ser ratificado en la próxima asamblea general que se realice.

Posteriormente, Jorge Rodrigo, abogado y secretario técnico de ANEAC, procedió al informe de gestión del bufete de abogados, que previamente había sido entregado a los asistentes.

## Informe de Gestión de la Junta Directiva

Posteriormente se dio lectura al informe de gestión de la junta ejecutiva del pasado año 2022, que seguidamente recogemos.

## Reuniones celebradas

- 5 reuniones presenciales (1 cada trimestre, conforme marcan los estatutos).
- 34 reuniones telemáticas.
- 6 webinars o videoconferencias, participando en ellas un total de 869 personas.
- 3 jornadas presenciales en distintas ciudades (Vigo, Almería y Madrid). Se explicó en este punto cómo se desarrollaron las mismas y las personalidades que acudieron.
- 1 jornada de Tráfico y Seguridad Vial, en Madrid. Como asuntos centrales tratados, hay que destacar:
  - No emitir sanciones por panelación.
  - Uso de las señales luminosas de color azul para las grúas de auxilio en vía pública.
- Reunión con la presidenta de UNESPA en la Memoria Social del Seguro 2021 celebrada en Madrid.

A propósito de la presentación de la Memoria Social del Seguro 2021, se mantuvo un encuentro con Pilar González de Frutos, presidenta de UNESPA, para informarle de la difícil situación que atra-

 grúas y desguaces  
**sant jordi**

as  
nt jordi



**COMPRA-VENTA**

**AUXILIO EN CARRETERA**

**GESTOR AUTORIZADO VFU ( E1638.16)**

**TRANSPORTE Y RECICLAJE DE VEHICULOS**



C/ Alemania 1 - P.I.Clot Xarel·lo - 08783 - Masquefa (BCN)  
Tel.93 779 81 70 Fax.93 779 81 71 Mòvil.609 694 615  
[www.gruassantjordi.com](http://www.gruassantjordi.com) - [info@gruassantjordi.com](mailto:info@gruassantjordi.com)



De izquierda a derecha, Teo Escanciano, Antonio Brito y Antonio Rubio

viesa el sector de auxilio en carretera y solicitar su intervención para concienciar a las aseguradoras sobre la necesidad de crear una mesa de trabajo conjunta.

- Reunión con la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Fueron dos las reuniones; la primera, el 8 de septiembre de 2022, con el director de Normativa; la segunda, el 18 de octubre de 2022, con la directora de Competencia, a quienes se les expusieron las condiciones en las que se presta actualmente el servicio de auxilio en vía pública.

- Reunión con compañías aseguradoras y plataformas de asistencia.

Se han llevado a cabo 3 reuniones en los meses de abril, junio y noviembre.

Aunque no se obtuvieron resultados concluyentes, sí es destacable que varias de ellas mostraron una buena predisposición a la hora de reunirse con ANEAC para escuchar nuestras demandas.



En la última reunión, a la que acudieron con un responsable jurídico, las posturas estaban muy alejadas, puesto que no consideran que nos son de aplicación los Reales Decretos referidos al incremento del gasoil y a la prohibición de trabajar por debajo de costes porque entienden que, a todos los efectos, somos empresas de servicios y no de transportes.

- Reuniones con la Alianza Nacional de Auxilio en Carretera.

Se han mantenido 2 reuniones por videoconferencia con la Alianza Nacional de Auxilio en Carretera. Tras las mismas, se acordó que ANEAC participaría en los proyectos y acciones de la Alianza, siempre y cuando fueran estudiados y aprobados individualmente por su junta directiva.

Además, se celebraron reuniones con REAC (9 de septiembre) y con todas las asociaciones en FI-RECA (23 de septiembre).



De izquierda a derecha Toñi Milla, Ramón Ledesma, Rafael Merino y Jorge Rodrigo.

# AVEIMASTER

TODO PARA ASISTENCIA EN CARRETERA



CABRESTANTES  
ELÉCTRICOS / HIDRÁULICOS



GATOS DE TALLER



CARRITOS



ILUMINACIÓN



MANDO A DISTANCIA



SEÑALIZACION



ACCESORIOS



CONJUNTOS DE HERRAMIENTAS

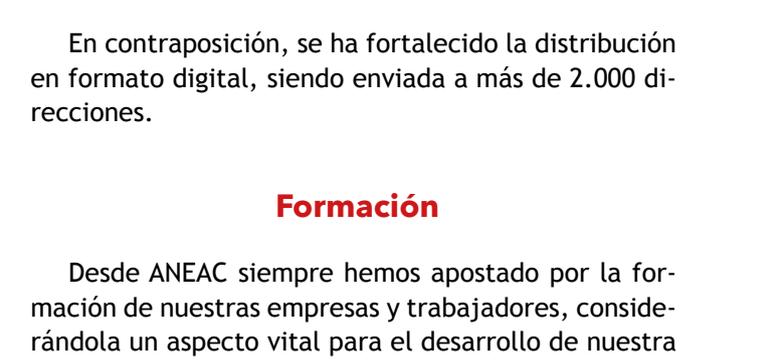


INFORMACIÓN DE CONTACTO

Rua da Cavada, nº83  
3850-516 Soutelo, Portugal

+351 234 540 118  
+351 938 833 333

info@aveimaster.pt  
www.aveimaster.pt



*Diferentes imágenes de nuestros socios en la Asamblea.*

### Revista Infoaneac

A pesar del incremento de costes, se ha continuado publicando la revista Infoaneac en formato impreso, aunque nos hemos visto obligados a bajar su frecuencia, debido a que los costes de impresión, edición y distribución superaban los ingresos por publicidad.

En contraposición, se ha fortalecido la distribución en formato digital, siendo enviada a más de 2.000 direcciones.

### Formación

Desde ANEAC siempre hemos apostado por la formación de nuestras empresas y trabajadores, considerándola un aspecto vital para el desarrollo de nuestra actividad. Por este motivo, se han realizado 12 cursos a lo largo del año, que han sido impartidos a través de Pons Seguridad Vial (se mostraron en pantalla los cursos realizados).

### Marcha lenta de grúas en Madrid

La marcha se celebró en Madrid el día 7 de octubre de 2022.

En primer lugar, se agradece la participación de las diferentes organizaciones que apoyaron la convocatoria de ANEAC. El número de grúas que participaron superó las 150 unidades.

Esta marcha logró el propósito para la que se convocó a las empresas del sector: la anulación de un borrador de modificación del Real Decreto 159/2021, de auxilio en vías públicas, que "uberizaba" el sector.

Desde ANEAC no estamos en contra de otras marchas que puedan tener lugar en diferentes partes de España, pero consideramos importante mantener el concepto causa - efecto, es decir, por qué y para qué se realizan estas acciones.

SERVICIO 24 HORAS



956 200 515



**EN GRUAS 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

## Información de la reunión mantenida con las compañías aseguradoras y plataformas de asistencia

Se destaca la importancia de mantener reuniones presenciales porque se fomenta la cercanía con los interlocutores y, además, se evitan malentendidos a la hora de interpretar lo hablado.

### Acciones que está siguiendo ANEAC

Después de conseguir la eliminación del borrador del proyecto de modificación del Real Decreto 159/2021, vamos a seguir insistiendo en la señal luminica de color azul para las grúas, dentro de la señal V-1.

A continuación, se llevó a cabo un debate sobre cómo presentar jurídicamente la modificación del Real Decreto para que se autorice a las empresas de talleres, aunque no estén registradas como empresas de auxilio en vía pública, a reparar en la vía vehículos de gran tonelaje, cuando la retirada de los mismos sea más peligrosa que la propia reparación.

Se solicitó a los socios que recopilen toda la documentación relativa a las prácticas que están llevando a cabo las compañías aseguradoras y plataformas de asistencia para estudiar la viabilidad de presentar denuncias ante la CNMC.

A continuación se dio lectura a la circular entregada a la entrada al acto que, bajo el título: *Condición jurídica de las entidades aseguradoras en el transporte de vehículos en el ámbito del auxilio en carretera*, expone las consideraciones jurídicas respecto al contrato de transportes y su relación directa con el servicio prestado por las empresas de auxilio en vía pública.

Se explicó con detalle el contenido de la circular y se indicaron las acciones que pueden tomarse: denuncia por inexistencia de contrato de transporte, reclamación de cantidades por subida del combustible, reclamación por pagar servicios por debajo de coste, etc.

Se informó también que se ha denunciado a 5 compañías ante la Inspección de Transportes; una vez que se obtenga una resolución a estas denuncias, se valorará el inicio de otras medidas de presión como paros selectivos (en nocturnos, a determinadas compañías, etc.) mostrando a los socios el procedimiento para que puedan realizar de forma anónima denuncias ante la Inspección.



Tras la finalización de la Asamblea tuvo lugar la tradicional cena de Navidad.



## Informe de Cuentas y aprobación de éstas

Se presentaron las cuentas a la asamblea y se sometieron a su aprobación, quedando aprobadas por unanimidad.

Tras el turno de ruegos y preguntas y la aprobación de cargos de la asamblea anterior, se dio por finalizada la asamblea nacional de ANEAC 2022, pasando a celebrar seguidamente la tradicional cena de Navidad.

**Julián Santamarina**



**DESGUACES MILLAN S.C.**

**AUTORIZACIÓN: E-1321.12**

 **972-476-256**

 **DESGUACESMILLAN@GMAIL.COM**

 **C/ AIGUAVIVA 8 17458**

**FORNELLS DE LA SELVA – GIRONA**



**BAJAS Y  
RETIRADAS  
MÁXIMA TASACIÓN**

# No existen barreras para TATRA

## Auxilio total en condiciones extremas



*Diferentes modelos TATRA, sin olvidar que se pueden personalizar las opciones.*

Cuando hablamos de TATRA, nos referimos a la tercera fábrica de automóviles más antigua del mundo. Por tanto, es todo un referente en el mundo de la automoción. Posiblemente sean conocidos por la producción de vehículos militares, pero también fabrican camiones civiles para diferentes secciones, agricultura, bomberos, servicios municipales, minería, construcción, vehículos especiales y como no, vehículos para auxilio en carretera.

La producción de vehículos Tatra es modesta, entorno a los 1300 vehículos al año, esto permite a la marca personalizar los vehículos hasta en el más mínimo detalle: “creamos el traje a medida y además cosido a mano”. -Comenta Raúl Álvarez Carpintero, responsable del Departamento de Ventas. Camiones ajustados a las necesidades de sus clientes, desde el número de ejes, de tracciones, de distancias entre ejes..., con una calidad y robustez increíble. Tienen un concepto de “chasis único” concepto de chasis añadiendo un tubo central principal por el que se transmite la tracción a los diferentes ejes que son semiejes giratorios independientes, lo que ofrece a los vehículos TATRA un sistema de tracción y suspensión que les hace únicos.

*Imponente 4 ejes de emergencia.*



Pero mejor que nos lo cuente el propio Raúl Álvarez, su responsable del Departamento de Ventas en España...

### Productividad, eficiencia, comodidad y experiencia, tres pilares fundamentales para garantizar la máxima calidad

—¿Qué diferencia a Tatra del resto de vehículos similares?

—Muy buena pregunta Julián, y con una respuesta que engloba varios frentes. Primero por **PRODUCTIVIDAD**, y dentro de esta por mayor capacidad de carga útil (indiscutiblemente tenemos una gran capacidad de carga legal, por ejemplo en un 8x8 conseguimos alcanzar las 50t de MMA), dentro de esta productividad por su uso universal, (los camiones Tatra tienen un rendimiento todoterreno imbatible y en la carretera son competitivos), movilidad donde otros se hunden Tatra sigue adelante y de este modo se puede transportar más material, más rápido en cualquier clima, cualquier circunstancia y con comodidad y por último mayor productividad del conductor, se conducen de manera excelente y cómoda. Pasamos a la segunda, **EFICIENCIA**. Muy importante nuestra fiabilidad y robustez, (menor tasa de averías, mayor vida útil), motores con una combustión eficiente se pueden dotar de va-

rios tipos de reductoras, menor resistencia a la rodadura y al consumo de combustible con lo que se disminuye el gasto de combustible y menores costes de servicio. Por último, transmisiones modernas, tanto manuales como automáticas. Pasamos a la **COMODIDAD**. Considerablemente menos vibraciones en cabina para el conductor, mayor seguridad y protección, la mayor inclinación del chasis y la posición estable detrás del volante dan como resultado una mayor seguridad, esa seguridad la sienten los conductores cada día al mando de nuestro camiones. Nuestra cabina es amplia y cómoda, ofrece mucho espacio y gran cantidad de características que garantizan la máxima comodidad para el conductor. Todo esto nos lleva a una recuperación más rápida del conductor después del trabajo, menos riesgo de lesiones y de accidentes. Y por último y no menos importante la **EXPERIENCIA**. Tradición que se remonta a 1850 es garantía de calidad y tecnología avanzada, chasis único, innovaciones técnicas de renombre mundial y soluciones de diseño únicas, resistencia extrema, victorias en carreras agotadoras, resistencias en condiciones extremas tanto en sector civil como militar y orientación al cliente mediante una oferta integral de soluciones basadas en el seguimiento y



cumplimiento de las necesidades y requerimientos del cliente.

En la portada de la revista se hace referencia a que no hay obstáculos que detengan a Tatra, por lo que le hacen insuperable a la hora de rescatar vehículos industriales en entornos en los que otros vehículos tienen un difícil acceso, ¿es así?

Totalmente de acuerdo. Como ya indicábamos, las condiciones de nuestros camiones hacen posibles rescates tanto de vehículos pesados como ligeros en condiciones extremas, agua, barro, nieve...

### Insuperables en condiciones extremas, dóciles en el día a día

—Son evidentes sus condiciones off-road, pero ¿cómo se comporta en una carretera convencional?

—Si bien estamos caracterizados por ser camiones off-road, nuestros camiones pueden accionar y desaccionar tracciones para un buen comportamiento en con-

*Su chasis y potencia le hacen insuperable para todo tipo de rescates.*





TATRA carrozado como remolcador.

diciones más “ruterías”, además de poder instalar en el vehículo unos neumáticos acordes, así como de seleccionar la mejor relación de marcha para los trabajos que pudiera realizar según sus circunstancias. En versiones 6x6, 8x6..., como somos capaces de construir el vehículo a la carta, podemos implantar una solución con menos tracciones, de forma que sea un camión más adecuado para on-road, con otras tracciones adicionales que se accionen cuando se necesiten en circunstancias off-road, por ejemplo, un 8x2 que se convierta en 8x6.

—¿Sus modelos más “pequeños” pueden moverse bien en el día a día?

—Claramente sí, porque un 4x4, es decir un camión de 2 ejes por norma general se moverá en 4x2 como el resto de marcas y accionará el modo 4x4 cuando las circunstancias lo requieran. Un claro ejemplo de este tipo de vehículos son los Tatra Phoenix euro 6 4x4 equipados como quitanieves del Gobierno de Cantabria, que están encantados con el sistema de suspensión de nuestros camiones, con la energía y la fuerza que tienen día a día e incluso han experimentado reducción de consumo respecto a su modelo anterior de otra marca que si mal no recuerdo, son unos siete u ocho años más viejo.

### Perfecto como grúa de plataforma o remolcador

—Volviendo a los modelos más pequeños, ¿cómo se comportarían con una plataforma sobre su chasis?

—Sin ningún tipo de problema, tanto es así Julián que nuestros vehículos no precisan de un sobrechasis sobre el cual carrozar la superestructura, o carrocería como ocurre con el resto de marcas, en Tatra es posible hacerlo sobre el mismo chasis debido a su robustez y cambio de sección respecto a ala competencia. Un dos ejes podría llevar una gran plataforma para vehículos, porque según configuración quedarían entorno a las 11T para plataforma más vehículo a remolcar, que yo considero que es una cifra muy buena para un 2 ejes.

—¿Cómo es su conducción con respecto a otros vehículos similares?

—Mucho más segura por su sistema de suspensión y rigidez de chasis, (permite unas inclinaciones muy importantes desde una posición estable y eso ofrece sin duda una sensación de mayor seguridad) y muy cómoda, considerablemente menos vibraciones en cabina para el conductor. La mayor inclinación del chasis y la posición estable detrás del volante, dan como resultado una mayor seguridad y una ma-

yor sensación de seguridad para el conductor, y utilizamos una cabina amplia con dos o tres asientos, según configuración y necesidades.

—Teniendo en cuenta que nuestros profesionales de auxilio en carretera pasan largas jornadas al volante prestando diferente tipo de servicios, ¿podemos decir de Tatra que se adapta a cualquier situación que le sea requerido?

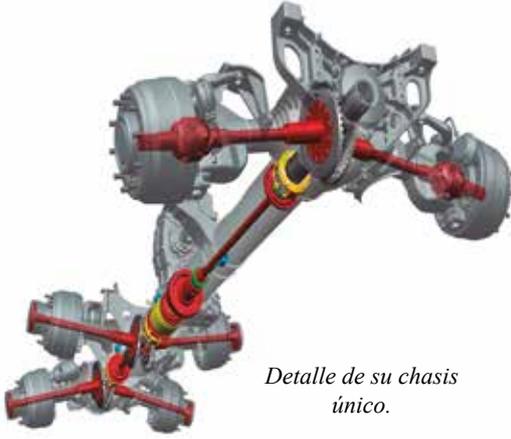
—Totalmente, por todo lo que hemos ido hablando creo que el hecho de contar con nuestro camión, con su sistema de suspensión, sus menores vibraciones en cabina podrían permitir una recuperación más rápida del trabajador-conductor después del trabajo, menos riesgo de lesiones... Además, según las circunstancias de cada profesional, podríamos llegar a equipar las cabinas con cama, literas..., con una cabina doble o incluso con doble altura también de techo.

### Cuentan con la menor tasa de averías y la mayor vida útil

—Hablemos de fiabilidad, ¿es Tatra un vehículo fiable con un mantenimiento sencillo?

—Sí, totalmente. Tenemos la menor tasa de averías y la mayor vida útil para nuestros camiones.

—¿Cómo son sus consumos?



*Detalle de su chasis único.*

—Esto sin duda es algo que ocupa mucho a nuestros posibles clientes cuando hablas de un camión off-road. Estamos dentro de unos consumos competitivos, el vehículo según configuración tiene ciertos ajustes o modos de conducción eco, optimizadores de consumo que, sabiendo gestionarlos no se dispararan los consumos. Desde nuestro departamento de ingeniería ya hemos revisado opciones y reductoras para que a máxima velocidad el motor tenga las mínimas rpm posibles... Y no nos olvidemos que las tracciones del camión se activan y desactivan, digamos un Tatra 2 ejes 4x4, trabaja en 4x2 y cuando quiera el conductor acciona el 4x4.

—También es importante el servicio post venta, ya que nuestros profesionales no pueden prescindir de su grúa por periodos largos, ¿en caso de avería o mantenimiento, de cuanto tiempo hablamos de paralización?

—Esta pregunta es complicada, ya que depende de cada avería en cuestión, creo que las que podrían paralizar un camión durante tiempo podrían ser por rotura de ballestas, en nuestro caso según configuración tenemos muchas opciones en las que nuestros camiones ni siquiera las tienen, el tren de transmisión, como podéis ver, está totalmente protegido y encapsulado por el tubo central, muy muy protegido. Con mantenimientos y un uso correcto no deberían dar guerra. Nuestros motores son PACCAR, muy consolidados... Hoy por hoy cuesta pensar en un Tatra

en el taller durante semanas. No lo concibo.

—¿Cuántos servicios oficiales tienen en nuestro país?

—Nosotros actualmente contamos con 13 centros, a los que hay que añadir nuestras unidades móviles, porque tenemos unidades móviles totalmente equipadas para atender mantenimientos y averías de nuestros Tatra en el campo o donde lo necesiten. A todo esto, hay que seguir sumando los concesionarios DAF, ya que cabina motor son DAF, transmisión ZF, conocida también por DAF y por si esto aún es poco, nuestro gerente ya lleva tiempo creando lazos con talleres que nos prestarían sus instalaciones, para que nuestros mecánicos de la unidad móvil continuasen reparando el Tatra en un taller porque necesitan elevador, puente grúa...

### **Tatra una marca de camiones diferentes**

—¿Es especialmente costoso, o similar al del resto de marcas?

—No somos extremadamente costosos, pero tampoco estamos alineados al resto de marcas. Yo prefiero decir que no somos una marca más de camiones si no una marca de camiones diferentes. Ese sistema de suspensión diferente al resto, el sistema de chasis único, de posibilidad de tracciones, de posibilidad de crear el traje a medida y además cosido a mano, nos aleja de marcas conocidas a nivel de precio, pero si me permites estoy convencido que el cliente se lleva mucho más de lo que esa diferencia económica representa y quien lo ha probado y lo ha visto trabajar es capaz de valorarlo.

—El precio en los tiempos que corren también es un aspecto para tener en cuenta, ¿en qué rango se sitúan los precios de los diferentes modelos apropiados para el auxilio en carretera?

—Pues todo depende de las necesidades del cliente. A nosotros nos gusta trabajar también de forma diferente con nuestros clien-

tes. Nos gusta conocerlos y ver qué necesidades tienen, en este caso, que carga necesitan transportar, si una grúa con plataforma para vehículos ligeros, o también para ciertos pesados, o más bien un estilo remolcador... y dentro de eso muchas otras características que irán definiendo su propio Tatra. Actualmente con la incertidumbre en precios de las materias primas, los problemas en semiconductores y sobre todo el conflicto bélico que estamos sufriendo a nivel mundial, me hacen ser precavido a dar nuestros precios. A nuestra marca el conflicto le afecta mucho, porque recordemos que mucha parte de nuestra producción aún son camiones y vehículos militares, pero que no se asusten por eso vuestros socios y amigos, que nos pregunten con total libertad y sin ningún compromiso. Hay que valorar también dentro del precio, si tendré mas o menos averías, si me durará más o menos años el camión, si después de cierto tiempo puedo venderlo mejor o peor...

### **Importantes descuentos para los socios y amigos de ANEAC**

—¿Habría algún “trato especial” para los socios y amigos de ANEAC?

—Por supuesto que sí Julián, todos los socios y amigos de ANEAC contarán con un descuento directo en su camión Tatra de 3.000 € en 4x4, 4.000 € en 6x6 y de 5.000 € en 8x8 u 8x6. Estamos barajando la posibilidad de descuentos en porcentaje, si son varios vehículos.

**Sin duda la mejor oferta para el mejor camión.**

Julián Santamarina

Agradecimientos a:

Daniel Potocký

Account Manager

official media representation

of Tatra Trucks a.s.

CZ Hartmann s.r.o.

Omars

# ASADA, correduría referente para el sector de auxilio en carretera

La trayectoria de Fernando Gómez Barranco en el mundo asegurador viene de lejos. Inició su andadura en el año 1969, llegando a la dirección territorial de varias aseguradoras hasta el año 1992, fecha en la que fundó ASADA, S.L., siendo la primera correduría autorizada por la Comunidad Autónoma de Andalucía. Ya en el año 2002 se incorporó a la empresa su hijo, Fernando Pelayo Gómez, quien a fecha de hoy y junto a su padre, gestionan con mano firme la prestigiosa correduría.



*Fernando Gómez en su despacho de ASADA.*

ANEAC fue la primera asociación con la que colaboraron estrechamente y, según las palabras del propio Fernando Gómez, gracias a ellos pudieron especializarse en el sector de auxilio en carretera: “Tenemos un elevado número de socios de ANEAC en nuestra cartera de clientes, que nos han brindado su confianza”. -Comenta Fernando Gómez-

## Aprendizaje del sector de la mano de ANEAC

**Fernando, ¿recuerdas a vuestro primer cliente de ANEAC?**

—Perfectamente, nuestro primer cliente fue Sevillana de Asis-

tencia, cuyo gerente, Juan Antonio Vázquez, nos facilitó un amplio conocimiento del sector”.

**¿Cuál es vuestro valor añadido respecto a otras corredurías de seguros?**

—Sin duda, nuestro valor añadido y diferenciador, es que nuestras pólizas son las únicas diseñadas a la medida del sector, con coberturas novedosas que antes no existían.

## Producto estrella

**¿Tenéis un producto estrella en vuestra cartera de servicios?**

—Nuestro producto estrella es la póliza de responsabilidad civil

general que, en una única póliza cubre todos los riesgos necesarios para las empresas de auxilio en carretera.

También quiero destacar las coberturas que ofrecemos dentro de las pólizas que aseguran las instalaciones.

ASADA, independientemente de las pólizas específicamente diseñadas para el sector de auxilio en carretera, garantiza una gestión integral de primer nivel. El profundo conocimiento que tienen de nuestro sector y la experiencia acumulada les habilita en la resolución de siniestros que, de no ser por su intervención, serían difíciles de resolver.



*ASADA INTERNACIONAL cuenta con unas modernas instalaciones y personal altamente cualificado.*

dose con las responsabilidades de la correduría y hoy en día es un baluarte seguro en la marcha del negocio. Como digo jocosamente siempre, se ha convertido en mi “jefe”, aunque respeta mi papel y ante cualquier duda, siempre cuenta con mi apoyo. Mi labor actual es puramente comercial.

### Instalaciones y compañías aseguradoras

ASADA cuenta en Sevilla con unas amplias instalaciones, atendido por un equipo altamente cualificado compuesto actualmente por 10 profesionales.

Recientemente se han incorporado a Espabrok, Asociación Nacional de Corredores, por lo que, aprovechando las sinergias del grupo, han dado un importante salto en su negocio.

En cuanto al listado de aseguradoras con las que trabajan, podemos enumerar a las más prestigiosas y reconocidas como: Axa, Helvetia, Allianz, Mapfre, Plus Ultra, Reale, Generali, Zúrich, MGS, Adeslas, Sanitas, Fiatc, etc.

Antes de terminar, Fernando Gómez nos comentó que el departamento de salud de ASADA, goza del mismo nivel que sus seguros profesionales...

—Hace cuatro años decidimos abrir el departamento de salud con un gran éxito, consiguiendo dar un servicio personalizado a todos nuestros clientes, tanto en consultas como en autorizaciones.

Dicho y recomendado queda.

**Sobre este asunto Fernando Gómez nos comentó...**

—Como novedad, ya el año pasado, habilitamos un sistema de reclamaciones en el que, cuando a nuestros clientes les responsabilizan las aseguradoras de daños causados al vehículo de su cliente, durante la prestación de un servicio de auxilio en carretera, se provoca un informe pericial, realizado por peritos expertos en daños, en el que en más del 90% de los mismos se les exime de la autoría de los mismos. Esto conlleva como beneficio la bajada de la siniestrali-

dad y como consecuencia positiva, evitar incrementos fuertes en las primas.

### De padres a hijos

**¿Cómo ha sido el proceso generacional en el traspaso de responsabilidades de ASADA?**

—El proceso de traspaso generacional no ha sido nada traumático, puesto que mi hijo Fernando Pelayo, ha ido poco a poco hacién-



Con la fuerza de la razón...

## Firmes en nuestras acciones



Tenemos una publicación propia, única en el colectivo de auxilio en vías públicas en España y por lo tanto referente en el sector. Infoaneac llega a todos los lados que nos importa para el desarrollo de nuestra actividad, la reciben los jefes de proveedores y CEOs de las compañías de seguros, plataformas de asistencia y clubes automovilísticos. También llega puntualmente a los máximos responsables del Ministerio de Transportes, incluyendo las direcciones generales, Fomento y el Comité Nacional de Transportes por Carretera. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, cuya composición está formada por el Cuerpo Nacional de Policía, Guardia Civil y dentro de esta, la Agrupación de Tráfico, La Ertzaintza, Los Mossos d'Esquadra, la Policía Foral, el Cuerpo General de la Policía Canaria y la Policía Local de todos nuestros municipios. Por llegar, lo hace hasta el palacio de la Moncloa y el de la Zarzuela, sin olvidar asociaciones, juzgados de Seguridad Vial y otras instituciones relacionadas con nuestro sector y por supuesto, a las empresas de auxilio en carretera. Con esto quiero decir que los contenidos que publicamos en Infoaneac,

los leen, o al menos llegan, a todo el mundo.

¿Por qué escribo esto?, muy sencillo y paso a explicarlo. Cuando sugerimos los paros parciales al Race, iniciamos una campaña de medios para informar a la opinión pública de la lamentable situación generada por el citado automóvil club y claro, nos encontramos en alguna ocasión y con medios de prensa especializados, con la censura de sus editores. El motivo, evidente: "Es que tienen importantes contratos publicitarios en este medio"-nos informaban al ser preguntados-. No publicaron el correo que les aportamos de la representación de los trabajadores del sindicato CSIF en Race Asistencia, donde felicitaban y apoyaban a ANEAC por nuestra valentía al hacer frente a una situación insostenible. Tampoco publicaron las manifestaciones de diferentes proveedores de Race, explicando las amenazas y presiones de las que habían sido objeto. En cambio, aparecía a página completa y con todo lujo de detalles tipográficos, la nota enviada por Race, en la que ninguneaban a nuestra asociación y minusvaloraban la incidencia de los paros parciales.

La historia se repite, es la lucha de David contra Goliat. Nosotros no tenemos una onda como el bueno de David que tras un certero golpe haga hincar la rodilla al gigante Goliat, pero sí una publicación, Infoaneac, que no pretende doblegar a nadie, pero sí informar a todo el mundo de una realidad que estamos viviendo o, mejor dicho, sufriendo. Que tampoco olvide nadie que nuestro ejército está formado por más de 11.000 grúas, que pueden hacer tambalearse a más de un "Goliat".

Este es el motivo del presente artículo. Tenemos nuestro propio medio, llega a todo el mundo y la censura no entra en nuestro vocabulario. Por ello vamos a publicar todo lo que ha pasado desde que iniciamos nuestra acción contra el Race.

### Alcance en los medios

Tras publicar la nota de prensa, que reproducimos íntegramente a continuación, numerosos medios se hicieron eco de nuestras demandas.

## Nota de prensa

### La Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera, para las grúas del RACE

Las grúas dejarán de estar operativas por la noche, fines de semana y festivos

El paro técnico comenzará el 20 de enero de 2023 y no tiene fecha de caducidad

**Madrid, 19 de enero de 2023.** La Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera (ANEAC) ha decidido dar un paso al frente ante la situación insostenible que atraviesa el sector. La patronal de Auxilio en Vías Públicas entiende que fue precisamente el RACE quien, a través de su política agresiva para acaparar el mercado de la asistencia en carretera, inició la grave crisis que atraviesa el sector.

Tarifas irrisorias, exigencias leoninas hacia sus proveedores, incumplimiento de la normativa de transporte y otras prácticas demoledoras para las empresas de grúas de asistencia, han llevado a ANEAC a adoptar esta drástica situación.

Además, la Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera se ha dirigido por escrito a cada uno de los clientes del RACE, compañías como Liberty Seguros, Génesis, Regal, Pelayo, Qualitas Auto, Caser, Lease Plan o Ama y marcas de automóviles a las que prestan servicio, como Stellantis (antigua PSA) y el grupo Volkswagen, informándoles de esta situación hacia su proveedor y haciéndoles responsables subsidiarios del incumplimiento de la normativa actual, que sistemáticamente viene realizando el RACE con sus proveedores.

Las empresas de grúas dejarán de prestar servicio al RACE todos los días laborables desde las 20:00 horas hasta las 8:00 horas, los fines de semana desde la 20:00 horas del viernes hasta las 8:00 horas del lunes, además de todos los días festivos. Este paro técnico dará comienzo el próximo viernes 20 de enero de 2023 y no tiene fecha de caducidad.

Así mismo ANEAC no descarta ampliar estas acciones contra otras aseguradoras, plataformas de asistencia y clubes automovilísticos, que aprovechando la inercia negativa del RACE, se han sumado a aplicar similares condiciones a las empresas de grúas de asistencia.



## Repercusiones

Realizamos diferentes entrevistas para la Cadena Ser y RTVE, entre otras, además de acaparar la atención de la prensa genérica y especializada. Las redes sociales hicieron su papel y el seguimiento fue significativo.

También cabe destacar el apoyo recibido del sindicato de trabajadores del Race (CSIF) que, aunque desde el Race se apresuraron a desmentir, también dejamos copia íntegra y feaciente del apoyo recibido.

## Comunicado CSIF

### Nuestro apoyo a los parones de asistencia por la mala gestión de RACE

Buenas tardes.

*La representación de los trabajadores del sindicato CSIF en Race Asistencia, queremos mostrar nuestro apoyo al sector de las empresas y trabajadores autónomos de auxilio en carretera y particularmente a la asociación ANEAC por su comunicado de prensa.*

*Nuestra organización es perfectamente conocedora de la lamentable situación que está sufriendo el sector de auxilio en carretera, debido, principalmente, a la continua devaluación de las condiciones contractuales a las que se ven sometidos por las grandes compañías de asistencia y aseguradoras.*

*En el caso particular de RACE, ésta lleva desde hace años precarizando las condiciones, tanto de su propia plantilla de trabajadores, como las de sus colaboradores externos, hasta el punto del asfixio económico y de la precariedad laboral a la que estamos sometidos trabajadores y proveedores externos.*

*RACE, en su condición de una de las principales grandes compañías de asistencia en carretera, no solamente tiene influencia directa sobre las condiciones de sus propios empleados y colaboradores, sino que arrastra al resto del sector, desequilibrando perniciosamente los equilibrios de mercado. Los trabajadores lleven años con pérdida de poder adquisitivo al igual que nuestros proveedores externos y por esa razón compartimos cada una de las palabras que se han indicado en el comunicado contra Race con fecha 19 de enero de 2023.*

*Agradecemos la Asociación Nacional de empresarios de auxilio en carretera la valentía que ha tenido en hacerle frente a una situación insostenible y que nos lleva a la mayor precarización del sector de la asistencia.*

*Un saludo y gracias por seguir luchando por dignificar el sector de la asistencia en carretera.*

*Atentamente.*

*Responsable del Área de Comunicaciones  
CSIF Unión Provincial de Córdoba  
C/ Manuel de la Haba-Zurito, 9 bajo  
14004 Córdoba*

## Comunicaciones del Race y "compañeros" desleales

Son muchos los compañeros que han recibido correos y llamadas amenazantes del club automovilístico, cuya identidad, como es lógico, no vamos a desvelar en este artículo. Amenazas que han ido acompañadas de un notable descenso en la solicitud de servicios. Lo triste es que otros "compañeros", por denominarlos de al-

guna manera, han aprovechado la situación para pescar en río revuelto y hacerse meritorios del Race. No les ha importado desplazarse un centenar de kilómetros y usurpar las zonas de los proveedores oficiales, que reivindican sus derechos, para "hacerse un nombre". Qué ilusos. Nosotros, los de verdad, los que perseguimos tarifas justas para poder vivir dignamente de nuestro trabajo. Los que asumimos riesgos en beneficio de todos,

seguramente nos veamos avocados a cerrar nuestras empresas. Pero los otros, los desleales, los mezquinos, tardarán mucho menos en caer. ¿Qué piensan? ¿Que dejamos de prestar servicio por la noche y los fines de semana al Race porque no queremos trabajar? Nada más lejos de la realidad. Lo hacemos porque económicamente nos resulta totalmente inviable con los precios que nos pagan. No prestamos esos servicios porque no podemos

pagar la infraestructura necesaria de sueldos, gasoil e instalaciones para llevarlos a cabo, con la profesionalidad que los usuarios merecen. Si nosotros perdemos dine-

ro, ¿cuánto pierden los que además tienen que desplazarse 100 kilómetros para prestar un servicio rechazado por el proveedor de la zona? Es pan para hoy y hambre para ma-

ñana. No se dan cuenta que la única solución es la unidad y que están haciendo el trabajo sucio a un club cuyo principal objetivo es su cuenta de resultados.

## Denuncia ante el Ministerio de Transporte Terrestre



### A la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

**D. Rafael Merino Calderón**, con DNI: 46508451-J y domicilio a efectos de notificaciones en calle Juan Hurtado de Mendoza 17, posterior 1º Izquierda de Madrid (C.P 28036), en nombre y representación de la **Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera (ANEAC)** con CIF: G82031303, ante la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre comparezco, y como mejor proceda,

#### DIGO

Que en virtud de las facultades conferidas a la Asociación que presido, a tenor de lo establecido en el artículo 4.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, por medio del presente escrito vengo a formular DENUNCIA contra el Real Automóvil Club de España (RACE) por el reiterado incumplimiento de la normativa reguladora del transporte terrestre de mercancías, que se detalla a continuación.

Datos del denunciado:

- Nombre: RACE ASISTENCIA S.A.
- CIF: A78115540.
- Domicilio Social: calle Isaac Newton, 4, Parque Tecnológico de Madrid, Tres Cantos, Madrid (C.P: 28760).

La presente DENUNCIA se basa en los siguientes:

#### HECHOS

##### Primero:

La empresa mencionada incumple los artículos 1 y 2 de la **ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías**.

En este sentido, la citada ley obliga a que las relaciones contractuales que rijan las relaciones entre cargador y transportista estén plasmadas en un contrato de transporte. A tal efecto, el artículo 4 define como:

1. Cargador “es quien contrata en nombre propio la realización de un transporte y frente al cual el porteador se obliga a efectuarlo”.

2. Porteador “es quien asume la obligación de realizar el transporte en nombre propio con independencia de que lo ejecute por sus propios medios o contrate su realización con otros sujetos”.

Esta obligatoriedad también aparece recogida en la **Orden FOM/1882/2012, de 1 de agosto, por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera**, en su artículo 4, bajo el epígrafe “Transporte contratado en el marco de una operación de auxilio en carretera”, señala que:

“Cuando se asuma la obligación de transportar un vehículo averiado en el marco de una operación de auxilio en carretera de contenido más amplio, los derechos, obligaciones y responsabilidades relativos a dicho transporte se registrarán, con el alcance indicado en el artículo 2, por lo dispuesto en las condiciones generales de contratación incluidas en el anexo de esta orden”.

### Segundo:

La compañía denunciada no actualiza en sus tarifas, como es legalmente preceptivo, el importe del incremento del precio del gasóleo. A pesar de las numerosas peticiones a este respecto que nuestros asociados han formulado a la compañía, ésta se niega a aplicar lo recogido en el **artículo 38** de la **ley 15/2009** y la **Orden FOM/1882/2012**.

Así, **apartado 3.4** del *Anexo Condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera*, aprobado por la **Orden FOM/1882/2012**, establece que “salvo que otra cosa se hubiera pactado expresamente por escrito, cuando el precio del gasóleo hubiese aumentado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador podrá incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar la fórmula que corresponda”.

El **apartado 8.3** de la misma norma indica, respecto a los contratos de transporte continuado (que constituyen prácticamente la totalidad de los servicios que prestan nuestros asociados), que: “salvo pacto en contrario, en los contratos de transporte continuado se aplicarán de forma automática los incrementos o reducciones determinados por la aplicación de las fórmulas previstas en la condición 3.4 con carácter trimestral en relación con el precio inicialmente pactado, sea cual fuere el porcentaje en que hubiese variado el precio del gasóleo”.

### Tercero:

El **Real Decreto-ley 14/2022**, de 1 de agosto, impide el pago al transportista efectivo de un precio inferior al total de costes efectivos incurridos o asumidos por él; sin embargo, las tarifas que actualmente abona RACE por operaciones de auxilio en carretera están muy por debajo de los mencionados costes y, por tanto, contravienen el Real Decreto-ley.

En virtud de lo expuesto, y de conformidad con las previsiones del artículo 62 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, **SOLICITO:**

Que teniendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo, y en su virtud tenga por interpuesta DENUNCIA contra RACE ASISTENCIA S.A.

Que se proceda a la realización de las comprobaciones necesarias y a la imposición de las sanciones que correspondan, así como al restablecimiento de la legalidad establecida para este tipo de actividades.

Que se tenga por personada a esta Asociación como parte interesada en el procedimiento que hubiera lugar y, consecuentemente, se nos dé vista y se nos comuniquen cuantas actuaciones e incidencias en lo sucesivo se produzcan.

En Madrid, a 23 de febrero de 2023

Rafael Merino Calderón  
Presidente de ANEAC

# LA GESTIÓN MÁS INNOVADORA DE SERVICIOS DE ASISTENCIA



EFI TAXI&VTC



EFI TOW



EFI HOME

## Principales funcionalidades



### Integración API

Integra la Suite de EFI con tus plataformas de trabajo actuales: un CRM, un ERP o cualquier otra aplicación propia.



### Vinculación con Telegram

Recibe tus servicios a través de la famosa aplicación de mensajería ¡Sin coste adicional!.



### Panel de control con gráficos

Optimiza tu trabajo y ahorra combustible. Sitúa tus recursos en las zonas de máxima actividad de servicios. Con mapa de calor.



### Localizador GPS **¡NOVEDAD!**

Localiza, sigue, controla y gestiona tu flota de vehículos de asistencia en carretera, grúas, vehículos de asistencia al hogar, taxis y VTC en tiempo real.



## Descubre GA Cloud

Facturar los servicios a los clientes ahora es mucho más fácil y rápido gracias a GA Cloud, nuestra aplicación de gestión administrativa en la nube.

- Valoración y confirmación económica de servicios.
- Gestión de series de facturación.
- Creación y gestión de tarifas personalizadas.
- Integrado en EFI Web y multidispositivo.
- Facturación integrada con Asitur y LDAs.

**UN MES de prueba GRATUITA**



Compañías integradas:



Allianz Partners



www.efisuite.com



comercial@efiasistencia.com



952 412 953 EXT1-1



## Denuncias en el Buzón de Inspección y en el Ministerio de Transportes

Además de en el Buzón de Inspección de Transportes, de carácter anónimo, ANEAC ha denunciado formalmente a RACE ante el Ministerio de Transportes. También han sido denunciados ALLIANZ y ASITUR, quienes han aprovechado la estrategia de su colega RACE, para dar un giro más de rosca en sus tarifas y exigencias.

Las denuncias son idénticas, por eso en estas páginas solo recogemos la del RACE, en las demás únicamente cambia el nombre del demandado:

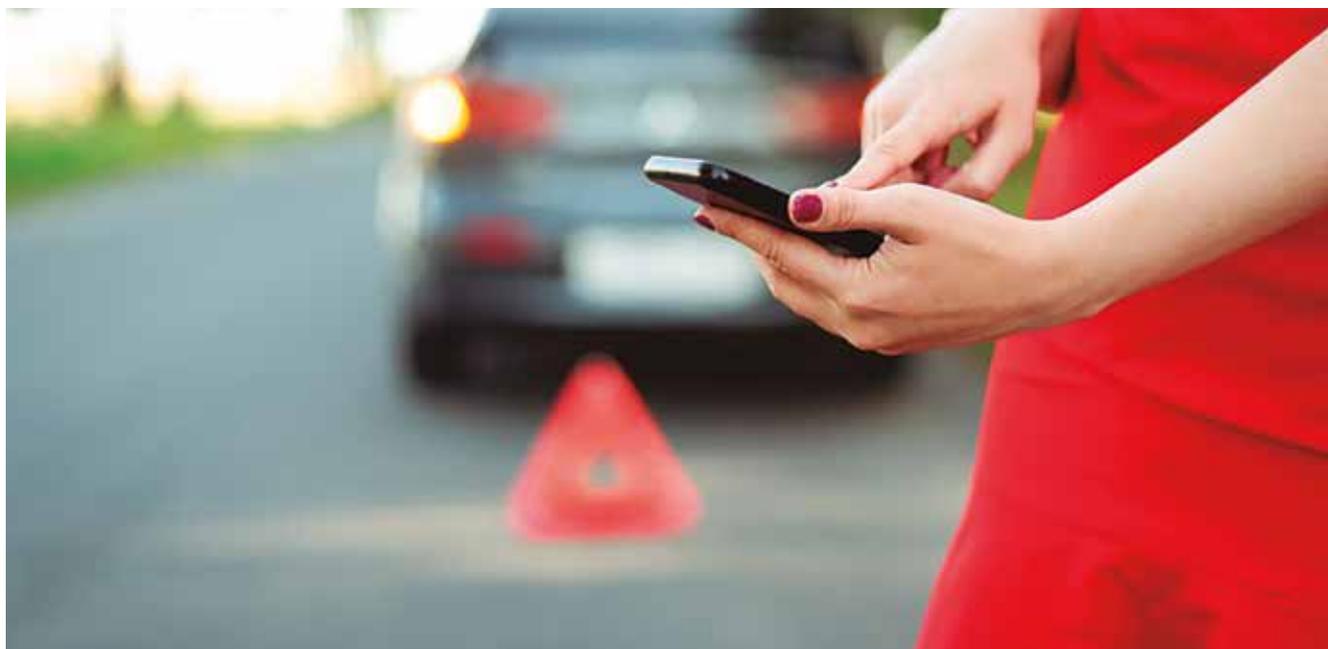
Pero nuestras acciones no terminan aquí. Estamos preparando la documentación pertinente para

denunciar también esta situación, además de otras irregularidades en la CNMC (Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia), y no pararemos hasta conseguir nuestros objetivos, que no son otros que la **aplicación de la normativa de transporte**. Sólo pedimos lo que por ley nos corresponde.

Ya son muchas zonas de España donde nuestros compañeros han dejado de prestarles servicio. Es

una marea que no cesa, cuya solución está en sus manos. Esperemos por el bien de todos que esta marea no se termine convirtiendo en un tsunami de fatales consecuencias. No le deseamos ningún mal a RACE, todo lo contrario, pero es preciso que entren en razón y nos reconozcan lo que por ley nos corresponde.

**Julián Santamarina**  
Director INFOANEAC



# 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

AUXILIO



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



**GRUES  
SANT  
ANDREU**

Tels.: 936 822 269  
607 334 897



**Auxilio en Carretera 24 horas**



# Movilidad del futuro, movilidad segura

Pilar González de Frutos  
Presidenta de UNESPA

En el momento de redactar estas líneas, la información de que disponemos apunta a que en 2022 el seguro español del automóvil alcanzó una facturación de 11.353 millones de euros. Esta cuantía supone crecer un 3,31% respecto del año anterior y constituye un importe que se sitúa ligeramente por encima en términos nominales (un 0,36%, para ser exactos) respecto del cierre de 2019. Es decir, frente a la situación anterior a la pandemia del COVID 19.

Es bien sabido que el seguro del automóvil tiene dos grandes componentes fundamentales. El seguro de responsabilidad civil obligatoria y las garantías voluntarias. El primero "popularmente conocido como seguro a terceros y que todo poseedor de un vehículo a motor debe suscribir-, habría crecido en 2022 un 2% respecto del año anterior. No obstante, todavía se encontraría por debajo de la facturación de 2019, concretamente un 3,51%. Por lo que se refiere al componente de otras garantías voluntarias (entre las que figura la asistencia en carretera), habría crecido un 4,65% respecto del ejercicio previo, y un 4,55% respecto de 2019.

Combinando estos datos básicos con el entorno en el que el seguro del automóvil ha debido moverse en el año 2022, la situación de esta industria se resume en una palabra: competencia.

Desde hace ya década y media, aproximadamente, el modelo evolutivo del seguro del automóvil ha cambiado de forma muy significativa. Esto, como digo, no es algo que sea consecuencia de la crisis de la



pandemia, sino que, en realidad, procede de la anterior, de la crisis de 2008, que es la que dejó en el seguro del automóvil una huella permanente. Antes de dicha crisis, en los primeros años del siglo, el parque de vehículos automóviles llegó a crecer a tasas aproximadas del 6%. La crisis de 2008 introdujo un frenazo radical en esa situación, puesto que el parque entró en una frase brusca de estabilización e, incluso, conforme las consecuencias macroeconómicas de la crisis comenzaron a hacerse estructurales y sistémicas, empezó a descender; una realidad que hasta entonces era prácticamente desconocida.

Aunque la crisis de 2008 quedó finalmente atrás, el parque automo-

vilístico asegurado español ni siquiera se ha acercado desde entonces a las ratios de crecimiento observadas en los primeros años dos mil. Esto, como digo, modificó el perfil del sector, que pasó de ser un ramo donde se competía, básicamente, por atraer a los nuevos clientes en un marco expansivo del parque móvil; a ser un negocio en el que se compite por un mercado con una capacidad de crecimiento muy matizada. El principal y obvio beneficiario de esta estrategia ha sido el cliente.

Con un presente extremadamente competitivo, es lógico concluir que las reflexiones en torno al futuro se están produciendo en el mismo entorno de competitividad, de nuevo, en beneficio del clien-

te. El seguro del automóvil español ha demostrado ya en el pasado una marcada capacidad de evolución, de adaptación a las necesidades de sus clientes, y ahora su principal reto es, por así decirlo, repetir la jugada.

Aunque son muchas las predicciones y teorías que se elaboran sobre la evolución futura de la economía y la sociedad españolas, lo que parece fuera de duda es que la movilidad -tanto la movilidad rodada tradicional como la naciente movilidad personal-, va a seguir siendo un elemento fundamental a la hora de vertebrar las sociedades y la creación de valor. En consecuencia, el seguro está llamado a seguir jugando un papel protagonista como garante de esa movilidad, ya no sólo operando como el factor que equilibra las consecuencias negativas del tráfico a través de la indemnización del daño, sino también como verdadera plataforma de servicios en la que el ciudadano puede confiar.

Es importante destacar aquí la importancia que tienen los proveedores que prestan servicios para el seguro. **La asistencia de la grúa, por ejemplo, es el primer contacto que tiene el conductor con su seguro a raíz de una avería o en un accidente. Los aseguradores velan siempre por la satisfacción del cliente y, en ese sentido, el servicio que prestan estos proveedores es de suma importancia para las entidades.**

Vivimos, por otra parte, momentos en los que la relación entre los aseguradores y sus clientes está evolucionando con mucha rapidez de la mano de la digitalización. Crece la demanda de formas sencillas e inmediatas de comunicación que permitan, sobre todo en el ámbito de la comunicación y gestión del siniestro, que el cliente pueda gestionar su percance con mucha más agilidad que en el pasado. Resulta muy difícil avanzar teorías o ideas sobre cómo y en qué va a terminar este proceso;

pero lo que sí está bastante claro es que va a suponer una demanda adicional para las aseguradoras.

En suma, cabe pensar que el seguro, tanto el del automóvil como el que articule el aseguramiento de los vehículos de movilidad personal, se enfrenta a una tercera década del siglo en la que va a experimentar una clara exigencia de mayor flexibilidad, extrema creatividad y un dinamismo eficiente. Pero, como ya he sugerido en estas notas, en realidad este es un proceso nuevo, pero no es una novedad. No es la primera vez que la rápida evolución de los usos de los clientes y del propio entorno impulsa al seguro hacia el cambio; y éstos son procesos que siempre se han saldado de forma muy positiva, mejorando las cadenas de valor y, consiguientemente, generando ofertas más beneficiosas y atractivas para los consumidores. Esto es lo que cabe esperar y esto, estoy convencida, es lo que pasará.



## 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@gruascarmona.com](mailto:info@gruascarmona.com)

[www.gruascarmona.com](http://www.gruascarmona.com)

El concesionario especializado en el vehículo industrial, enfocado a una atención rápida y eficaz al cliente...

## SERINVE, Servicio oficial ISUZU referente en España



32

SERINVE ofrece servicio oficial post-venta Isuzu, utilizando recambios originales de la marca, con un personal especializado y con una dilatada experiencia para ofrecer un servicio eficiente y de gran calidad.

Su principal objetivo es la satisfacción del cliente: “existimos

por y para nuestros clientes y les servimos de manera personalizada. Estamos siempre dispuestos a atenderte y escucharte, ya que la transparencia, honradez e integridad son la base de nuestro trabajo” —comenta Diego Castejón, máximo responsable de la empre-

sa, referente de la marca Isuzu en España—.

SERINVE cuenta con instalaciones propias de 9.000 m<sup>2</sup> en Sevilla y de 780 m<sup>2</sup> en Jerez de la frontera. Su plantilla compuesta por 20 profesionales altamente cualificados y en continua formación,





garantizan un servicio de calidad que les ha hecho ocupar el primer puesto en el ranking de los servicios oficiales de Isuzu a nivel nacional, tanto en el departamento de venta, como en el de postventa.

**Servicio 24 horas y  
mas de 20 vehículos  
en constante stock**

Además, SERINVE se caracteriza por tener un servicio de 24 horas, un valor añadido muy apreciado por los profesionales que precisan soluciones rápidas para sus vehículos industriales. Pero no es lo único que les hace especiales, además disponen de vehículos para entrega inmediata que, ante la crisis de componentes que padecemos, han sabido gestionar la escasez con maestría para convertirse en la primera opción de compra.

Estos son sus argumentos:

- Servicio oficial de Isuzu, reconocido por la marca como el número 1 de España.





- Modernas instalaciones de 9.000 m<sup>2</sup> y 780 m<sup>2</sup>.
- Profesionales altamente cualificados en constante formación.
- Asistencia 24 horas.
- Entrega inmediata de vehículos.

Pensamos que son suficientes argumentos para explicar su éxito. Además, para los socios y amigos de ANEAC, garantizan más de 20 vehículos en constante stock y esto, ante la crisis de componentes que mencionábamos anteriormente, es un punto a tener en cuenta muy importante.

### Climatización

La marca Hispacold, referente a nivel internacional en el mundo de la climatización, también ha confiado en SERINVE para ser Servicio Oficial. Por ello, ofrecen total cobertura de los sistemas de aire acondicionado, reparaciones de todo tipo, con garantía o fuera de ella, además de ofrecer una amplia gama de productos

### Tacógrafos

Centro técnico de tacógrafos digitales, autorizados en Andalucía para la ejecución material de las intervenciones técnicas que deban realizarse en tacógrafos.

Confiar en SERINVE para la revisión de su tacógrafo, es hacerlo en el control y supervisión de los tiempos de conducción y descanso del conductor y, en definitiva, mejorar su vida laboral cumpliendo la normativa.

- Instalación de tacógrafos digitales.
- Verificación de tacógrafos digitales.
- Revisión, control e inspección.



**SERINVE SEVILLA**  
 Centro de Transporte de Mercancías  
 Autovía A-92, Km. 0, Parcela A-2  
 954 99 84 87  
 serinve@serinve.eu  
 dcastejon@serinve.eu

**SERINVE JEREZ DE LA FRONTERA**  
 Polígono Industrial Ciudad del Transporte  
 C/ Liria, 12  
 954 99 87 87  
 serinve@serinve.eu  
 dcastejon@serinve.eu

# RS Kettou Advisors

- Consultoría de empresas
- Ayudamos a las empresas y empresarios en dificultades, buscando la mejor solución

Príncipe de Vergara, 5 - 28001 Madrid - Tels.: 91 014 85 50 - 605 90 86 97



**GRÚAS Y LOGÍSTICA 2020 S.L.**



**DEVETRANS**  
ASISTENCIA Y LOGÍSTICA, S.L.



**Traslados nacionales e internacionales**

**Gestionamos la baja del vehículo a desguace**



**Servicio capilar de vehículos dentro de la Comunidad de Madrid**

**Cambio de baterías**



**629 13 23 73**

**630 45 53 27**

**C/ Arizónicas , 12\_ 28935 Móstoles - Madrid**

Con la presencia de la práctica totalidad de las empresas del sector de auxilio en carretera de la provincia castellanoleonesa...

## Jornada de ANEAC en Burgos



36

Finalizando el pasado mes de enero, ANEAC organizó una importante reunión informativa en la ciudad de Burgos, a la que acudieron la práctica totalidad de las empresas del sector de auxilio en carretera de la citada provincia castellanoleonesa.

Nuestro presidente, Rafael Merino, habló sobre las dificultades

que atraviesa el sector de auxilio en carretera y las diferentes medidas o acciones promovidas desde la Asociación. La solución, aunque ya suene a tópico, pasa por la unidad del sector. “Todos juntos lograremos nuestros objetivos”. –comentó Merino–.

Pero ¿cuáles son esos objetivos? Muy simples, únicamente que

nuestros clientes, compañías aseguradoras, plataformas de asistencia y clubes automovilísticos, nos reconozcan como lo que somos: empresas de transporte y por lo tanto que cumplan la norma que marca la ley: no trabajar por debajo de costes y reflejar en nuestra facturación el incremento experimentado por el gasoil.



*La jornada tuvo una gran presencia de empresas de la provincia.*

Hay más demandas, no cabe duda, pero nos centramos en las principales para evitar que nuestras empresas tengan que echar el cierre y dejar a los usuarios, que ninguna culpa tienen, sin la mejor asistencia en carretera de Europa.

Una de las acciones recomendadas desde ANEAC está siendo la de no prestar servicio al RACE, al ser considerados como los principales causantes de la crisis económica que atraviesa el sector, desde las 20:00 horas hasta las 8:00 horas del día siguiente, además de festivos y fines de semana. Y es que nuestra economía no da para prestar esos servicios con la pobre contraprestación económica recibida por los mismos del citado club automovilístico.

Mientras tanto, algunos “compañeros”, por llamarlos de alguna forma, aprovechan la coyuntura para pescar en río revuelto. No les importa invadir zonas de otros profesionales a más de un centenar de kilómetros, con tal de medrar. No son conscientes de que si todo sigue igual, es decir con los míseros precios actuales, nosotros tendremos que cerrar nuestras empresas, pero ellos se arruinarán mucho antes.

Es el mal de este sector, la atomización y por consiguiente la desunión. Divide y vencerás, que gran verdad. Siento envidia de otros colectivos que son capaces de movilizarse por una causa justa y ¿qué hay más justo que pedir que se cumpla lo que dice la ley?

No queda otra, juntos o desapareceremos. Bienvenidos a nuestros amigos de Burgos a la gran familia de ANEAC.

**Julián Santamarina**



# MB4 Inaugura sus nuevas instalaciones de 650 m<sup>2</sup>



MB4 inauguro recientemente sus instalaciones con más de 650 m<sup>2</sup> en la calle Aluminio, 10 del polígono industrial San Cristobal en Valladolid. Un paso más de esta empresa referente en el sector de vestimenta profesional.

El cambio es significativo, ya que no existe ninguna otra tienda de este sector, donde se puedan

ver las diferentes secciones y etapas de cada uno de los fabricantes y marcas, pudiendo seleccionar como en unos grandes almacenes.

Al final, el cliente decide qué quiere comprar y a qué precio, porque todo lo tiene perfectamente indicado en las diferentes secciones que componen esta macro tienda profesional.

Además, MB4 Vestimos Soluciones aporta un valor añadido a sus productos, como es la personalización de la ropa. En la cadena de valor están todos los artes gráficos para poder personalizar, como la serigrafía, el bordado, vinilos, etc.

Todo en un tiempo récord, hay clientes que han llegado a la tienda buscando 12 camisetas personaliza-



# UNIFÓRMATE EN CLASE 3 FÁCIL CON MB4



**LAS MEJORES EMPRESAS, SE UNIFORMAN EN MB4 A LOS MEJORES PRECIOS**



[Francisco.babon@mb4.es](mailto:Francisco.babon@mb4.es) telf. 687 26 13 76 LLAMA Y TE LO HACEMOS FÁCIL

[Monica.roman@mb4.es](mailto:Monica.roman@mb4.es) telf. 692 134 147 EN CUALQUIER PUNTO DE ESPAÑA

**SOLO 3 PASOS. SELECCIONAR, ENVIAMOS PARA PROBAR, DISFRUTAR EN DESTINO**



das y se las han llevado en una hora. Calidad y eficacia al cien por cien.

MB4 Vestimos soluciones, ofrecen servicios ágiles y difíciles de ver en el mercado, de ahí sus más de 1.000 clientes, fieles a su profesionalidad.

No olvidemos que para el sector de auxilio en carretera ofrecen toda la ropa profesional debidamente homologada y certificada, con una calidad superior y a un precio imbatible. Por algo MB4 es el distribuidor oficial de ANEAC.



La inauguración, como no puede ser de otra forma, fue una fiesta que reunió a familiares, amigos y clientes en una brillante celebración culminada con un flamenco, donde el propio Fran Babón mostró sus dotes con el cajón.

Felicidades por ser los mejores.

**Julián Santamarina**



# 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

# CONEPA y CETRAA, hacia la unión en una sola entidad

Las dos organizaciones han firmado la hoja de ruta de la nueva etapa en su alianza de colaboración



*Enrique Fontán y Ramón Marcos sellan el acuerdo con un apretón de manos.*

**Enrique Fontán y Ramón Marcos**, respectivos presidentes de **CETRAA** (Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines) y **CONEPA** (Federación Española de Empresarios de

Talleres de Automoción) han firmado la hoja de ruta de la nueva etapa de colaboración entre ambas entidades. Dicho acercamiento tiene por finalidad la creación de una entidad integrada por las

dos organizaciones empresariales del sector de talleres de mantenimiento y reparación de vehículos automóviles y motocicletas. El proyecto de transición finalizará en 2024, con la unión formal y

jurídica de ambas instituciones en un ente único con una nueva denominación y nuevos estatutos.

Los máximos representantes de CETRAA y CONEPA han puesto sus rúbricas en el documento en la sede de Confemetal y teniendo como testigos a una amplia representación de la prensa especializada: *“Nadie mejor que vosotros para acompañarnos en un momento histórico para nuestras organizaciones y para todo el sector de la posventa”*, han destacado en la rueda de prensa posterior a la firma.

En las exposiciones, **Ramón Marcos** ha hecho un breve repaso de la trayectoria conjunta desde que en enero de 2020 se firmara la “alianza estratégica por el sector”. Un hecho providencial ya que se rubricaba a las puertas de una pandemia mundial que iba a necesitar grandes dosis de trabajo, conocimiento del sector y contacto permanente con los asociados.

El presidente de CONEPA ha hecho también hincapié en que a lo largo de estos tres años esta colaboración ha permitido a las dos instituciones ser más eficaces y mejorar la imagen del asociacionismo. Entre los hitos más destacables se encuentran la gestión de la pandemia, incluyendo el dossier de petición de acceso a los ERTE, el buscador de talleres de VI en colaboración con el Ministerio de Transporte o la guía específica de prevención de riesgos laborales; la presentación de un Plan de Ayuda específico para el taller o la denuncia al Estado español del pasado año, junto con FAGENAUTO y GANVAM, ante el Parlamento Europeo, por las malas prácticas de las aseguradoras.

Por su parte, **Enrique Fontán** se ha centrado en el futuro a corto y medio plazo de esta unión. El presidente de CETRAA ha querido destacar que el proceso que se inicia ahora incluye mucho trabajo interno y coordinación. Desde hoy y hasta que se cree la nueva

entidad se contará con una comisión de trabajo liderada por ambos presidentes, y con tres técnicos de cada una de las dos organizaciones. En cuanto a los primeros temas que estarán sobre la mesa, estos son los mismos frentes abiertos que ya tenían ambas instituciones: la relación con las aseguradoras, la falta de profesionales, el acceso a la información técnica y a los datos de vehículo o el apoyo a las empresas de cara a las innovaciones tecnológicas y la aparición de nuevas motorizaciones, entre otros.

La nueva entidad representará a 50 asociaciones de talleres de toda España, con más de 30.000 talleres asociados, un 80 por ciento de los existentes en España. Los portavoces de CONEPA y CETRAA han coincidido en que se trata de un acontecimiento histórico muy emocionante e ilusionante para todos que redundará sin duda en beneficio del sector.

Fuente: Comunicación CONEPA

**GRUAS VILLANUEVA**  
servicio 24 h.

José Asterio Sáenz Lacalle

**TODAS LAS COMPAÑÍAS DE ASISTENCIA**

Ctra. N-111Km 290 Tfn. 941 46 22 11  
Villanueva de Cameros Móvil 608 87 28 62  
26123 La Rioja Fax 941 46 22 94



Con la colaboración del delegado de ANEAC en Galicia...

# Simulacro de accidente de circulación en Ourense

En el año 2022 año hubo un 60 % más de muertos en carretera que en el 2021



44

Los vehículos que a las doce de la mañana del pasado día 23 de diciembre circulaban por la OU-536 en Ourense, en la salida de la ciudad por As Lagoas, se encontraron con un accidente de tráfico. El vuelco de un coche sobre la calzada con una persona fallecida. Bomberos, Policía Local, Guardia Civil, los servicios funerarios, una grúa de auxilio en vías públicas y un taxi se encontraban en el siniestro.

Era un simulacro.

Una campaña de la DGT en Ourense que se pone en marcha en Navidad y con la que se pre-

tende concienciar sobre las consecuencias del consumo de alcohol y drogas al volante. La pregunta es: *¿Cómo quieres volver a casa esta Navidad?* El protagonista del simulacro de este jueves lo hizo en un coche fúnebre.

El subdelegado del Gobierno, Emilio González Afonso, participó en la operación. Pidió sentido común, porque «No Nadal sentidoño» (sentido común) es el nombre de la iniciativa.

Acudieron, además, el jefe provincial de la DGT, David Llorente; el teniente responsable de la Guardia Civil de Tráfico en Ourense, Ja-

vier Barja y el concejal de Seguridad Ciudadana, Telmo Ucha.

“En estas fechas se intensifican mucho más las medidas de prevención porque los hábitos de conducción hacen que tengamos accidentes graves e incluso con fatales consecuencias. En este año llevamos trece fallecimientos que es un 60 % más de lo que teníamos a estas alturas del año pasado. Los ciudadanos deben intensificar las prevenciones en estas épocas. Si conduces, alcohol y consumo de drogas cero. Además, hay que rebajar los niveles de velocidad y respetar las





normas. Es la única manera de que rebajemos y acabemos este año sin ninguna otra víctima mortal o grave”—explicó González Afonso—.

El teniente responsable de la Guardia Civil de Tráfico en Ourense, Javier Barja, explicó el desarrollo del simulacro: “Hablamos de una llave que abre las distintas puertas para llegar a casa. Tenemos la del taxi y la del vehículo policial, que nos pueden llevar. Y otras dos peores: la ambulancia o la funeraria. Hay que mostrar la realidad y hablar con claridad. Apelamos a la ciudadanía y al sentido común y si alguien bebe de más que coja un transporte alternativo”

Telmo Ucha agradeció la campaña de la DGT, a pesar de impactar visualmente. “Es lo que se

pretende, la forma de llegar directamente al ciudadano, que vea los ataúdes, incluso el pequeño. Es importante porque se puede dañar a terceros”, —señaló—.

David Llorente explicó que se trata de una llamada de atención en los días en los que hay muchas comidas y cenas de empresa y en los que se multiplican los desplazamientos cortos para celebrar la Navidad. “En los recorridos de media y larga distancia se cambió la manera de conducir. Pero en los trayectos cortos ocurren distracciones, incumplimientos de normas, alcohol y drogas, no se usa el cinturón de seguridad... Esto es lo que causa los accidentes más graves”. —Explicó—.

Señaló que de las 13 personas fallecidas este año en accidentes de circulación, 12 fueron en carre-

tera y una en la ciudad. “El objetivo tiene que ser cero accidentes. Tenemos que seguir trabajando y mejorando. Aguardamos que en lo que queda de año no se produzcan más accidentes en la provincia”. —Añadió—

Llorente se refirió también a los peatones, como víctimas: “Estamos en una época con menos horas de alumbrado y condiciones atmosféricas desfavorables. Desgraciadamente algún atropello tenemos siempre en estas fechas”.

Una vez más y como viene siendo habitual en Ourense, Jorge Varela, delegado de ANEAC en Galicia, participó activamente en el simulacro, esperando con el esfuerzo de todos lograr la ansiada cifra de 0 accidentes en la carretera.



## Fundamentos jurídicos

Jorge Rodrigo Hierro

Abogado, Ledesma & Co Arquitectura Jurídica

Como es sobradamente conocido, a lo largo de los últimos meses se han producido una serie de paros en diversas zonas del territorio nacional, en respuesta a la negativa por parte de algunas compañías o clubes automovilísticos a mejorar económicamente las tarifas, en algunos casos irrisorias, que actualmente abonan a las empresas de auxilio en carretera.

Estos paros no solamente pretenden mostrar la grave situación económica a la que se enfrentan diariamente estas empresas sino también la aplicación efectiva de la normativa jurídica vigente.

Por eso consideramos necesario señalar que estas reivindicaciones encuentran su base jurídica en, al menos, tres disposiciones normativas.

Por un lado, la ley 15/2009, que regula el Contrato de transporte terrestre de mercancías y que define este contrato como *“aquél por el que el porteador se obliga frente al cargador, a cambio de un precio, a trasladar mercancías de un lugar a otro y ponerlas a disposición de la persona designada en el contrato”*.

Es decir, la ley establece que debe ser un contrato de transporte (con todo lo que ello implica) el que regule las relaciones entre cargador y porteador.

En segundo lugar, la Orden del ministerio de Fomento por la que se aprueban las condiciones generales de contratación de los transportes de mercancías por carretera, señala la obligatoriedad de revisar el precio del transporte en el momento en el que se produzca una variación en el precio del gasóleo; variación que, en el caso de los transportes continuados (que constituyen la mayoría de los contratos vigentes

en nuestro sector) deberá aplicarse automáticamente con carácter trimestral. Como sabemos, ninguno de estos preceptos legales se cumple actualmente debido, fundamentalmente, a la falta de reconocimiento como transporte del sector de auxilio en carretera y, en muchos casos, a una política agresiva de tarifas que busca maximizar el beneficio a costa de la progresiva desaparición de nuestras empresas. Esta Orden no establecía en el año 2012 un concepto novedoso, pues venía a recoger lo mismo que, en este sentido, ya fijaba la mencionada ley de 2009.

Por último, el pasado agosto se aprobaba el Real Decreto-ley 14/2022, que incorporaba como medida de protección al transportista la obligatoriedad de que éste recibiera como pago del precio del transporte una cantidad igual o superior a los costes efectivos asumidos y que, para llevar a cabo este cálculo, podría acudir a la estructura de partidas de costes del Observatorio de Costes del Transporte, elaborado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Un simple vistazo a esta estructura de partidas pone de manifiesto que los precios que se abonan actualmente se encuentran muy por debajo de lo recogido por el Observatorio.

En definitiva, existen fundamentos jurídicos suficientes para solicitar que las tarifas que se están abonando se revisen al alza hasta adecuarlas a los preceptos legales reseñados, pues no se trata de una petición arbitraria por parte de las empresas de auxilio en carretera sino de la rigurosa aplicación de la ley.

CM 4010 - km 17 - Pol. Industrial San Isidro  
45224 Seseña - España

## Teléfonos

918 088 088 - 669 866 484 - 669 866 483



- Servicio de asistencia y auxilio en vía pública 24 H.
- 850 m<sup>2</sup> de instalaciones para depósito y custodia de vehículos
- 25 años de experiencia avalan nuestro trabajo
- Grúas modernas de última generación para solventar cualquier incidencia en la vía pública y parkings
- Profesionales altamente cualificados
- Trabajamos con las principales compañías:



# TALLERES GRUAS DEL SUR

Profesionales en el sector del automóvil

C/ Jilguero, 12

29651 Mijas Costa (Málaga)

**952 478 778**

[info@talleresgruasdelsur.net](mailto:info@talleresgruasdelsur.net)



- 1500 metros de instalaciones
- Mecánica
- Chapa y pintura
- Asistencia en carretera 24 horas
- Compra y venta
- Lavado a mano

# Tablón de Anuncios

## SE VENDE

- Vehículo pluma, MAN TGL 12.240 del año 2007. Con pluma de muy pocas horas, palas para furgones, enganche normal y de bocarrana.
- Carrocería Monza. TELÉFONO: 976 732 526



## En Venta Cabstar 2007

- Actualmente trabajando; ITV + Etiqueta B
- Precio: 13.000€ + Impuestos
- Interesados llamar a **Jordi 670080290**
- **Grúas y Talleres Viñolas, S.L.**





Asada Internacional es una correduría de seguros especializada en el sector de Empresas de Auxilio y Rescate en Carretera con más de 20 años de dedicación profesional.

Trabajamos con las compañías más importantes del sector asegurador, lo cual nos permite ofrecerle en exclusiva condiciones y las mejores coberturas adaptadas a su actividad.

Sabemos que ser autónomo o pequeño empresario es una labor compleja, por ese motivo os ofrecemos el Seguro de Defensa Jurídica para empresas y autónomos que resolverá sus cuestiones legales. Trabajamos con Compañías líder internacional especializada en defensa jurídica que cuenta con una dilatada carrera en este sector. Estamos hablando de una aseguradora especializada, que velará por sus intereses, defenderá y reclamará sus derechos, y que pondrá a su disposición los mejores medios y recursos para la Defensa Jurídica de su negocio.

En Asada Internacional, estamos viendo la situación de saturación en la sanidad pública española, y hemos desarrollado un producto específico para todos aquellos que deseen beneficiarse de un seguro de salud adaptable a las necesidades personales, económicas, familiares o empresariales. Por este motivo y para garantizar un seguro de alta calidad, concertamos con Compañías especialistas en el Sector unas condiciones y coberturas exclusivas a un precio muy competitivo.

Para más información y contratación: **CORREDURIA ASADA INTERNACIONAL**

Tlf.: 954541176

[info@asada.es](mailto:info@asada.es)

<https://www.asada.es>

# Sistema Inteligente para Gestión de flotas



## FLOTA

Gestiona de forma eficiente el trabajo diario, comunicándote con tus operarios instantáneamente.



## FACTURACIÓN

Un completo ERP de facturación donde podrás valorar de forma automática el servicio realizado.



## GPS

Conoce en tiempo real la ubicación de toda tu flota desde cualquier dispositivo.



## EQUIPO

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



## KIT DIGITAL

## Ya hemos solicitado más de 500 ayudas en Kit Digital



Empresas y autónomos de 1 y 2 empleados

hasta **2.000€**



Empresas de 3 a 9 empleados

hasta **6.000€**



Empresas de 10 a 49 empleados

hasta **12.000€**

PROGRAMA KIT DIGITAL COFINANCIADO POR LOS FONDOS NEXT GENERATION (EU) DEL MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA.

