

f t LA REVISTA DE LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE

ASETRA PRESS

PUBLICACIÓN DE LA ASOCIACIÓN DE
EMPRESARIOS DE TRANSPORTE,
LOGÍSTICA, APARCAMIENTOS Y
ACTIVIDADES AFINES DE ASTURIAS



n° 154 [mayo 2016]

■ ACTUALIDAD

Unánime **rechazo sectorial a los megatrailers**

■ NOTICIAS

Respuesta de CETM a CCOO sobre los **tiempos de conducción y descanso**



...y nuestra nueva Guía de Empresas



ASCOR
CORREDURÍA DE SEGUROS, S.A.

Uría, 40- 1º
33003 **OVIEDO**
T. 985 22 43 98
F. 985 22 58 56
oviedo@ascorseguros.com

Menéndez Valdés, 11- 1ºC
33201 **GIJÓN**
T. 985 35 32 24
F. 985 34 85 08
gijon@ascorseguros.com

INSCRITA EN EL REGISTRO DGS NºJ 64.
CONCERTADO SEGURO RESPONSABILIDAD CIVIL Y CAUCIÓN SEGÚN LEYES VIGENTES

www.ascorseguros.com

POLIZA DE GRUPO ASETRA
para auto-camiones

- Seguro Obligatorio
- Seguro Voluntario de Responsabilidad Civil
- Opciones complementarias:
 - Asistencia en viaje
 - Rotura de lunas
 - Defensa y Reclamación

**PLAN DE PROTECCIÓN ESPECIAL
PARA AUTÓNOMOS**

- Garantizando las contingencias derivadas de:
 - Muerte e Invalidez
 - Incapacidad temporal (baja diaria)
 - Jubilación

SEGURO MULTIRRIESGO EMPRESA
para

- Naves industriales
- Locales de negocio
- Oficinas

CONVENIO COLECTIVO DEL SECTOR

PROGRAMA ESPECIAL
DE SEGUROS
ASETRA

NUESTRA INDEPENDENCIA Y EXPERIENCIA PROFESIONAL
GARANTIZAN EL ASESORAMIENTO EN TODA LA GAMA DE
SEGUROS PRIVADOS



Ovidio de la Roza Braga
Presidente de Asetra

Un frente contra la inestabilidad

SUMARIO

	4
Posición de la CETM respecto de los megatrailers	
	7
Introducción tarifa por el uso de las carreteras federales rusas	
	8
Acuerdo multilateral M-291	
	9
Información situación regulación de la aplicación del salario mínimo frances	
	10
Procedimiento de legalización de libros oficiales decontabilidad del ejercicio 2015	
	12
Fuso Canter vehículos carrozados en su Concesionario Mercedes-Benz de Camiones	
	14
Acuerdo CETM – SOLRED promoción "Especial fronteras"	
	15
La devolución del "Céntimo sanitario" en la campaña del impuesto sobre la renta del ejercicio 2015.	
	16
CETM responde a CC.OO.	

Si fuera poco con la situación de inestabilidad permanente que vive este país, desde finales del pasado año, a consecuencia de la manifiesta incapacidad de nuestro principales representantes políticos para anteponer de una vez por todas, los intereses de los ciudadanos a los suyos propios, durante las pasadas semanas se han sucedido una serie de noticias y disposiciones legislativas que no hace sino aumentar la inquietud de nuestras empresas.

Regulaciones y normas, sin armonía alguna, afloran dentro y fuera de nuestras fronteras, frente a Administraciones que no son capaces de ponerse de acuerdo en su aplicación, más que para ejercer sanciones e imponer una mayor presión fiscal a nuestras ya, más que debilitadas economías.

Estos aspectos que se suman a las condiciones en las que se encuentran mucha de nuestras vías de circulación, junto a la creciente inseguridad que se vive en las mismas, han sido profundamente abordados hace tan solo unos días en la reciente Asamblea General de Conetrans, a la que asistieron numerosos representantes de Asetra-Asturias.

En este escenario, una preocupación destaca por encima de todas y es el futuro de los Megatrailers en nuestras maltrechas carreteras por los problemas de circulación y seguridad que puedan añadir a los ya existentes, habida cuenta de que los representantes del sector no hemos tenido ni la oportunidad de conocer sus efectos y su puesta en marcha nos fuera directamente impuesta. Así, lo han denunciado ante el Ministerio, tanto Conetrans como la Confederación nacional CETM y el propio Comité Nacional de Transporte.

A la espera quedamos pues de lo que haya de aportarnos lo que resta de un ejercicio económico al que llegamos con muchas más expectativas de las que actualmente tenemos, tal y como ratifican también las cifras económicas del primer cuatrimestre del año y las encuestas sobre las expectativas de los empresarios españoles.

Confiemos definitivamente, en cualquier caso, en que la madurez política, la sensatez y espíritu de consenso se impongan ante la cita electoral a la que estamos de nuevo abocados, que sea para bien, (no queda otra) y no tardemos mucho más en contar con un gobierno estable y fuerte que sepa y pueda mediar entre las comunidades autónomas y el resto de los países de nuestro entorno. ■

POSICIÓN DE LA CETM

No se pueden obviar los riesgos que implica la circulación de los **MEGATRAILERS**

El Comité Ejecutivo de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), así como CONETRANS y el Comité Nacional están analizando, seriamente, y con preocupación la puesta en funcionamiento de los conjuntos de configuración euro-modular (megatrailers) de 25,25 metros de largo y 60 toneladas de MMA por las carreteras españolas.

El sector del transporte quiere poner de manifiesto que carece de cualquier información relativa a los resultados de los distintos ensayos que se han realizado antes de la publicación de la Instrucción 16/V que regula la expedición de las autorizaciones especiales de circulación para los megatrailers. Consecuentemente, nos encontramos ante una grave situación de inseguridad jurídica y económica derivada del período de vigencia de esta norma, pues su contenido podría ser modificado en cualquier momento como resultado de la experiencia derivada de la puesta en marcha de este tipo de vehículos.

Intuimos del contenido de esta Instrucción, que se pretende que sea el empresario de transportes el responsable de

cualquier incidencia que pudiera derivarse de la circulación de estos vehículos, por lo que reclamamos nuevamente la imperiosa necesidad de que las autorizaciones especiales de circulación se otorguen con la preceptiva supervisión y aprobación de todos los organismos oficiales afectados por esta Instrucción (ministerios de Interior, Industria y Fomento y los titulares de las distintas vías de circulación).

La CETM considera, en concordancia con las opiniones expresadas por diversas organizaciones y expertos, que no se pueden obviar los riesgos que implican la circulación de los megatrailers para la Seguridad Vial, pues **desconocemos su comportamiento respecto a su capacidad de tracción y maniobrabilidad.**

Para evitar asumir riesgos innecesarios en este sentido, nos reiteramos en que, tal y como reclamamos durante la fase de consultas, tanto desde la propia CETM como a través del Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC), hubiera sido preciso efectuar una prueba piloto de manera previa a la puesta en circulación de estos vehículos, en itinerarios determinados, para un número representativo de viajes y bajo las máximas garantías de seguridad. De esta manera, se hubiera podido realizar, tal y como reclamó el sector del transporte, una evaluación real del funcionamiento de los megatrailers antes de autorizarlos a circular, algo que, en contra de lo que siempre hemos manifestado, no se ha producido.

AUTORIZACIONES ESPECIALES DE CIRCULACIÓN PARA CONJUNTOS EN CONFIGURACIÓN EURO-MODULAR (MEGATRAILERS)

La Dirección General de Tráfico (DGT), nos ha hecho llegar la Instrucción 16/V- que hace referencia a la expedición de las autorizaciones especiales de circulación para los conjuntos en configuración euro-modular (megatrailers).

El 24 de diciembre de 2015 entró en vigor la Orden PRE/2788/2015 de 18 de diciembre (BOE 23 de diciembre) por la que se modifica el Anexo IX del Reglamento General de Vehículos, otorgando al órgano competente en materia de tráfico el otorgamiento de dichas autorizaciones.

Como resultado de esta modificación, nace un nuevo tipo de conjunto de vehículos que podrán circular por las carreteras españolas, para los que todavía no existe regulación específica en nuestra legislación de tráfico y seguridad vial. Para la DGT parece oportuno que, en principio, esta medida sea aplicada en España con carácter experimental, recogiendo la información que sea necesaria para llevar a cabo estudios técnicos de evaluación del impacto de la medida.

La DGT, como órgano competente en materia de tráfico, será la encargada de autorizar la circulación de estos nuevos conjuntos de vehículos por las vías de uso público interurbanas y travesías sobre las que tenga competencias, exceptuando a las CC.AA. de Cataluña y País Vasco, sin perjuicio de los acuerdos que se puedan establecer con las mismas.

Del contenido de este Proyecto, destacamos lo siguiente:

1. Conjuntos de vehículos en configuración euro-modular.

Son conjuntos de vehículos que poseen más de seis líneas de ejes y cuyos módulos separadamente no superan los límites máximos de masas y dimensiones establecidos en el Anexo IX del Reglamento General de Vehículos para los vehículos rígidos a motor, remolques y semirremolques.

La circulación de estos conjuntos no se permitirá mediante las autorizaciones complementarias de circulación (actuales permisos especiales para masas indivisibles).

Será necesaria una autorización especial por cada configuración en orden de marcha concreta del conjunto, caracterizado por número y tipo de vehículos que lo componen, ejes, líneas de ejes y distancias entre líneas, así como demás características técnicas relativas a los ejes.

2. Requisitos de los módulos.

- No podrán superar los valores límites de masas y dimensiones establecidos en el Anexo IX del Reglamento General de Vehículos para los vehículos rígidos a motor, remolques y semirremolques.

- El conjunto y sus módulos deberán disponer de:

Suspensión neumática o equivalente.

Espejos o detectores para ángulo muerto.

Sistema de advertencia de abandono de carril o asistencia de mantenimiento en el mismo.

Sistema de asistencia a la frenada de emergencia.

Sistema electrónico de control de estabilidad.

Sistemas autónomos de frenado de emergencia o sistemas de alerta de colisión.

El vehículo motriz ha de estar homologado para una MMA de conjunto de 40 toneladas.

3. Itinerarios.

- Deberá existir informe favorable de los titulares de las vías por las que discurre el transporte.

- Las vías habrán de ser autopistas, autovías o carreteras convencionales con calzadas separadas para sentido de la circulación.



- Solo se podrán incluir vías convencionales de una sola calzada para los dos sentidos de la circulación cuando ello sea necesario para llegar hasta el lugar donde el megatrailer realizará las operaciones de carga y/o descarga.

4. Plazo de validez.

- Las autorizaciones se concederán por un plazo máximo de un año.

- Mientras la autorización esté vigente, el número de circulaciones no estará limitado.

- La solicitud se podrá formular ante cualquier Jefatura Provincial de Tráfico.

5. Señalización.

Además de los dispositivos de señalización obligatorios para los vehículos de transporte de mercancías, este conjunto deberá disponer de dos señales luminosas V-2 (situadas en los extremos superiores de la parte frontal posterior del conjunto) así como las señales de vehículo largo V-6 y de señalización de su contorno mediante el distintivo V-23.

Por vías convencionales de una sola calzada para los dos sentidos de la circulación llevarán las luces de cruce encendidas o luces de conducción diurna.

La circulación por carreteras convencionales de una sola calzada para los dos sentidos de la circulación deberá ser suspendida, saliendo el conjunto de vehículos de la plataforma, cuando existan fenómenos meteorológicos adversos que supongan un riesgo para la circulación o cuando no exista una visibilidad de 150 metros como mínimo, tanto hacia delante como hacia atrás.

6. Velocidad de circulación, restricciones y adelantamiento.

- La velocidad máxima de circulación será la establecida por el Reglamento General de la Circulación para los vehículos articulados, en función del tipo de vía.

No obstante, cuando se de alguna de las circunstancias previstas en el artículo 46 del RGC, se reducirá en 10 km/

hora la velocidad máxima fijada en el párrafo anterior para este tipo de conjuntos, en función de la vía por la que se circule.

- Se respetarán las restricciones a la circulación que la Resolución anual de la DGT de medidas especiales de circulación establezca para los vehículos destinados al transporte de mercancías en general.

- Cuando estos conjuntos circulen por vías de una sola calzada para los dos sentidos de la circulación, no podrán adelantar a los vehículos que vayan a más de 45 km/h.

7. Itinerario.

El interesado podrá solicitar todos los tramos de carretera que estime oportuno identificando exactamente la carretera de la que se trate, inicio y final de tramo y provincia de paso.

Cuando se trate de carreteras de una sola calzada y doble sentido de circulación, habrá de justificar, la necesidad de uso, indicando exactamente el punto o lugar desde que inicia o finaliza un viaje o parte del mismo.

8. Masas y dimensiones máximas del conjunto en orden de marcha:

- Largo: 25,25 metros.

- Ancho: 2,55 metros.

- Alto: 4 metros.

- MMA: 60 toneladas.

- MMA por eje: la establecida en la tabla 1 del apartado 2 del Anexo IX del Reglamento General de Vehículos.

- La masa en carga mínima autorizada sobre el eje o ejes motores será del 25% de la masa total en carga del conjunto, salvo que el interesado acepte, voluntariamente, participar en un estudio técnico de evaluación sobre circulación de conjuntos euro-modulares, en cuyo caso se le permitirá circular con un porcentaje inferior al 25%, siempre que se garantice, en pendientes del 8%, una masa por eje sobre el eje motor de 11,5 toneladas.

- Los conjuntos euro-modulares serán capaces de describir por ambos lados una trayectoria circular completa de 360º dentro de un área definida por dos círculos concéntricos cuyos radios exterior e interior serán respectivamente de 12,50 metros y de 5,30 metros, sin que ninguno de los puntos extremos exteriores del vehículo se proyecten fuera de las circunferencias de los círculos.

En caso de que el interesado acepte, voluntariamente, participar en un estudio técnico de evaluación sobre circulación de conjuntos euro-modulares, en cuyo caso, se le permitirá ampliar el valor de dichos radios interior exterior hasta el indicado por el propio interesado. De esta circunstancia se dará traslado al titular de la vía, que lo deberá tener en cuenta a la hora de emitir el informe vinculante sobre el itinerario solicitado.

9. Recorridos con pendientes superiores al 5%.

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento (UE N° 1230/2012 de la Comisión de 12 de diciembre de 2012, la potencia mínima exigida al vehículo motriz del conjunto será de 5 Kw por tonelada de MMA en carga del conjunto.

No obstante, cuando el EMS vaya a circular durante su viaje por tramos con pendiente y longitud superior a 5% y 1 kilómetro respectivamente, y Masa Total del conjunto excediendo las 42 toneladas, se exigirá que la potencia mínima exigida al vehículo motriz sea de 6 Kw por tonelada.

El titular de la autorización especial para EMS deberá garantizar la existencia de al menos un vehículo motriz con esta potencia mínima cuando figure como itinerario de la autorización una red de carreteras (1 Kw = 1,34 cv de potencia).

10. Entrada en vigor.

Esta Instrucción será de aplicación a partir del día siguiente de su firma, es decir, desde el miércoles 13 de abril, lo que se hace público para general conocimiento y cumplimiento.■

INTRODUCCIÓN de una nueva TARIFA POR EL USO DE LAS CARRETERAS FEDERALES RUSAS

Hemos recibido la siguiente información del Ministerio de Asuntos Exteriores de la Federación de Rusia, relativa a la introducción de una tarifa de transporte por el uso de carreteras federales rusas que deberán pagar los vehículos de carga de más de 12 tm.

El peaje se recoge para compensar el daño causado a la red carretera federal rusa por los vehículos pesados y se ha fijado en 1,53 rublos rusos por vehículo y kilómetro.

Los inspectores también están investigados de la capacidad de detener el vehículo hasta que la razón de la detención se retire y se paga la multa. La tasa de penalización por usar las carreteras federales sin el pago de la tarifa correspondiente es de 5.000 rublos tanto para las empresas de transporte internacionales como rusas. La reincidencia aumenta la cantidad de la multa de 5.000 a 10.000 rublos. ■

TEXTO ENVIADO POR EL MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES DE LA FEDERACIÓN DE RUSIA.

El Ministerio de Asuntos Exteriores de la Federación de Rusia saluda atentamente a las Misiones Diplomáticas de los Estados que tengan firmados con la Federación de Rusia Convenios de Tráfico por Carretera y tiene el honor de poner en su conocimiento la información del Ministerio de Transporte de la Federación de Rusia acerca de que el 15 de abril de 2016 en el territorio de la Federación de Rusia entran en vigor las modificaciones del funcionamiento del sistema de cobro en concepto de indemnización por el daño que ocasionan a las carreteras federales de uso común los vehículos cuyo peso sea superior a 12 toneladas (sistema "Platon").

Las nuevas hojas de ruta podrán ser tramitadas exclusivamente por los usuarios que se hayan registrado en el sistema "Platon". A partir de dicha fecha quedan anuladas las hojas de ruta unitarias que en la actualidad se formalizan por los transportistas según un esquema simplificado. Tal esquema de pago, con indicación de datos de matriculación mínimos, fue un mecanismo temporal que se usaba para la comodidad de propietarios de medios de transporte. A partir de la anteriormente indicada fecha se establece que las hojas de ruta tendrán validez de siete días.

La información más detallada sobre las mencionadas modificaciones está disponible en la página WEB www.platon.ru.



**ASTUR
CAMIÓN, S.L.**
RECAMBIOS
ACCESORIOS EN GENERAL



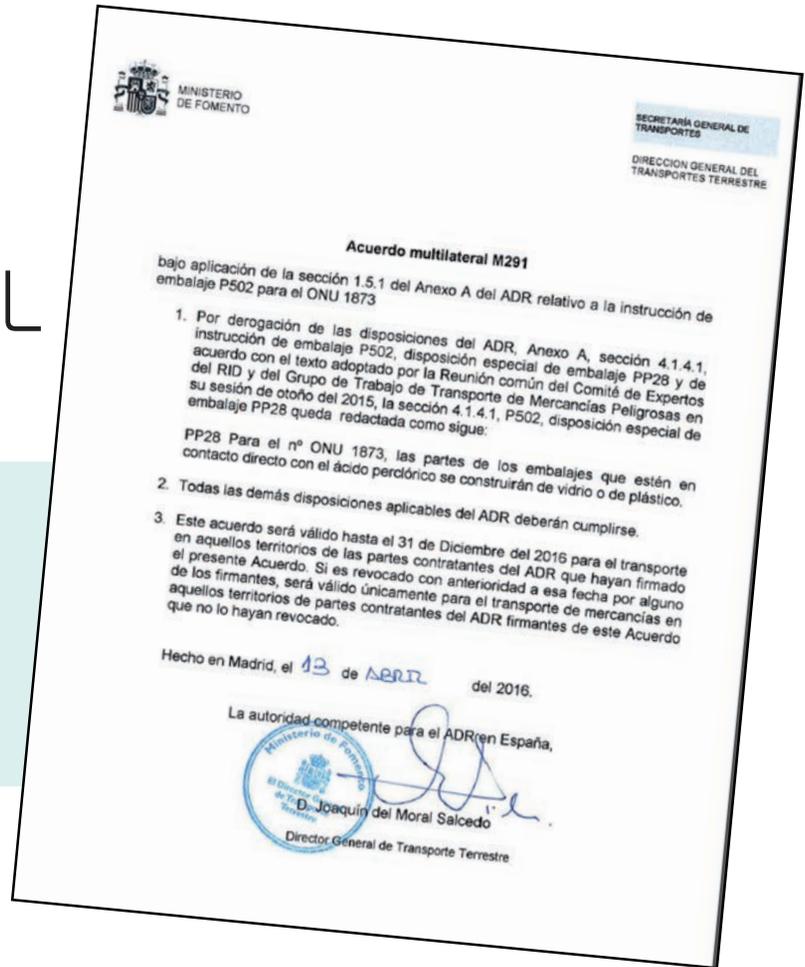
Polígono Proni - calle I, nº 12
33199 - Meres - Siero - Asturias
Tf: 985 79 32 45* - 985 79 40 22
Fax: 985 79 46 31 - email: asturcamion@terra.com



ACUERDO MULTILATERAL M-291

Adjuntamos el Acuerdo Multilateral M-291 suscrito por España y relativo a las disposiciones especiales de embalaje del nº ONU 1873 (ÁCIDO PERCLÓRICO), y que estará en vigor hasta el 31 de diciembre de 2016.

ADEMÁS DE ESPAÑA, HOLANDA ES FIRMANTE DE ESTE ACUERDO.



EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DEL GASOLEO EN SURTIDOR

(MARZO 2016)

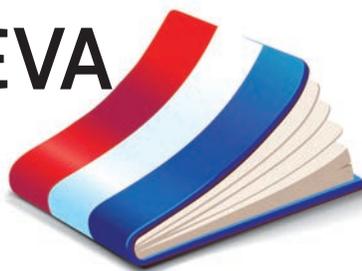
PRECIO MEDIO DEL GASOLEO IMPUESTOS INCLUIDOS

(Céntimos de Euro/Litro)

Mes	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Enero	86,46	99,56	120,16	133,35	136,96	134,21	107,15	93,38
Febrero	86,63	99,37	123,31	134,60	139,38	133,90	113,85	92,70
Marzo	84,00	103,11	128,63	138,46	138,06	132,50	116,83	97,10
Abril	86,49	107,53	129,87	138,31	134,90	132,41	117,45	
Mayo	86,97	109,06	125,68	135,70	132,25	132,27	120,28	
Junio	92,46	108,47	125,96	130,18	133,41	133,06	118,51	
Julio	92,93	108,42	126,47	133,29	135,46	132,55	114,96	
Agosto	96,15	108,64	125,56	139,43	136,51	132,25	108,89	
Septiembre	94,40	109,17	126,92	143,32	138,47	132,14	107,69	
Octubre	94,39	109,57	127,60	141,34	135,51	128,23	106,31	
Noviembre	97,20	111,45	130,70	135,79	134,21	125,26	105,92	
Diciembre	96,13	115,92	129,52	134,73	135,44	114,92	99,49	
MEDIA	91,184	107,52	126,698	136,54	135,88	130,31	111,44	94,39



SOBRE LA NUEVA REGULACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL SALARIO MÍNIMO FRANCÉS



El pasado 9 de abril, se publicó en el Diario Oficial de la República Francesa, el Decreto 2016-418 de 7 de abril, que adapta el Código de Trabajo para las empresas de transporte que desplazan trabajadores sobre el territorio francés y modifica el Código de transportes.

Este decreto desarrolla la famosa Ley Macron para regular el control de los trabajadores del sector transporte desplazados sobre el territorio francés, velando por la aplicación del salario mínimo francés sobre estos.

Hasta el momento, cuando parecía que el Gobierno francés estaba a la espera de cuál era la decisión a adoptar por la Comisión Europea sobre el salario mínimo alemán, cuestionado y en fase de análisis por la propia Comisión, este ha seguido hacia adelante con su normativa interna en esta materia.

El cumplimiento del contenido de este Decreto tiene como fecha de entrada en vigor, el 1 de julio de 2016.

Los Destinatarios del Decreto son Trabajadores y empresarios de las empresas de transporte establecidas fuera de Francia con trabajadores desplazados, y los cargadores públicos o privados.

El asunto que aborda es la modificación de ciertas disposiciones del Código de Trabajo aplicables a las empresas establecidas fuera de Francia que desplazan conductores al territorio francés teniendo en cuenta las especificidades del sector del transporte. Determina las condiciones bajo

las cuales un certificado de desplazamiento sustituye a la declaración de desplazamiento y especifica los documentos que deben presentarse en caso de control. Se establece el período durante el cual se asegura el enlace entre los agentes de control y el representante de la empresa designado en el territorio francés. Precisa igualmente las modalidades de ejecución del deber de vigilancia y de la responsabilidad de los clientes y los cargadores en relación con los subcontratistas y contratistas.

La normativa establece dos obligaciones para las empresas de transporte no francesas que trabajen en Francia:

1. Emitir y llevar a bordo un certificado de desplazamiento (attestation de détachement), escrito en francés, con validez máxima de seis meses, que tendrá que incluir la siguiente información:

- > Nombre y dirección postal y electrónica, teléfono, forma jurídica de la empresa, nombre y apellidos, lugar y fecha de nacimiento de los dirigentes y órganos a los cuales la empresa transfiere sus cotizaciones.
- > Nombre y apellidos, lugar y fecha de nacimiento, nacionalidad y residencia habitual del trabajador desplazado, fecha de firma del contrato de trabajo y derecho aplicable a la relación laboral y cualificación profesional del trabajador desplazado.
- > Salario bruto por hora en euros, modalidades de asunción por la empresa de los gastos de alojamiento y manutención por día de desplazamiento.
- > Razón social, o nombre y apellidos, teléfono y dirección postal o electrónica del representante legal en Francia.
- > Para las empresas de transporte por carretera, justificación de la inscripción en el Registro de Transportistas del país de origen de la empresa.

2. Nombrar un representante en territorio francés, que deberá tener a

disposición de las autoridades del orden público la siguiente documentación:

- > Las nóminas relativas al trabajador desplazado durante el periodo de desplazamiento. Ahí deberá constar: salario bruto (incluyendo los suplementos por horas extras), periodos a los que se refiere el salario (distinguiendo las horas pagadas al tipo normal y las que pueden tener un tipo incrementado).
- > Permisos, vacaciones y su remuneración.
- > Cualquier documento en el que se justifique el pago íntegro del salario.
- > Copia del nombramiento como representante legal.
- > Si fuera necesario, Convenio colectivo sectorial aplicable al trabajador.

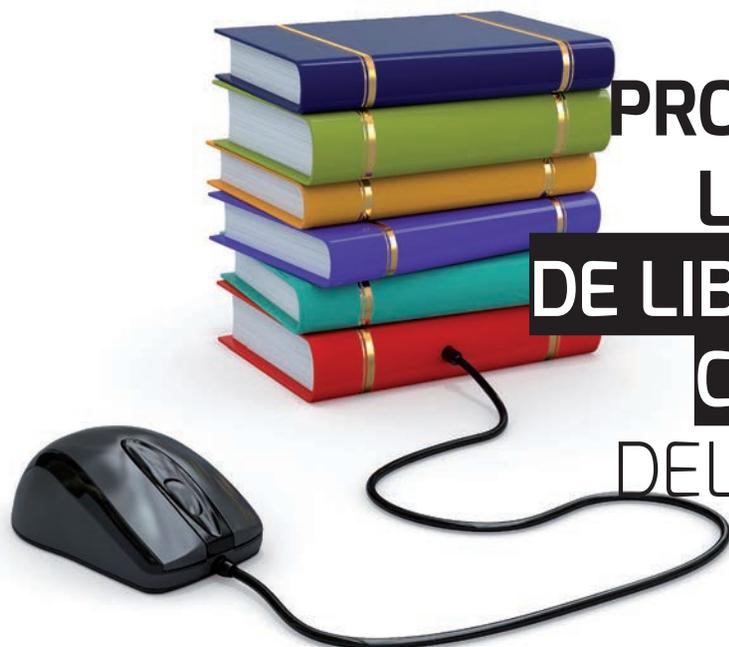
Tras la publicación del Decreto, está pendiente, como dice el mismo, que se apruebe una Orden conjunta entre el Ministerio de Trabajo y el responsable del Transporte en la que se fije el modelo del certificado y las formas de proceder en cada caso.

En relación con esta información cabe mencionar que ayer mismo estuvimos presentes en una Conferencia de Transporte convocada por la Comisaría de Transportes donde se abordó toda la temática sobre los aspectos sociales del transporte y donde se pusieron encima de la mesa, como queja generalizada, todas las actuaciones de carácter individual adoptadas por algunos estados miembros, como en este caso ha hecho Francia con la aplicación del salario mínimo.

En el ánimo de la Comisión y del Parlamento Europeo está el analizar en profundidad esta situación e intentar aclarar y armonizar los criterios de interpretación de las normas europeas, para evitar situaciones como estas que rompen el mercado. En principio no se trata de generar nuevas normativas sino revisar y aclarar las ya existentes y hacer que se apliquen de forma uniforme en la UE.

En este sentido, la Comisaría se va a reunir en breve con los dirigentes de esos países que han adoptado medidas unilaterales, para intentar aclarar la situación, y en los próximos meses la Comisión va a presentar varias consultas públicas sobre temas de transporte, cuyo resultado podrá ser utilizado como base para una revisión de la legislación vigente.

Esto significa que muy probablemente no habrá ningún cambio en el 2016 y entre tanto habrá que estar atentos a las actuaciones de la Comisión y cumplir con la legislación vigente en el país de turno. ■



PROCEDIMIENTO DE LEGALIZACIÓN DE LIBROS OFICIALES DE CONTABILIDAD DEL EJERCICIO 2015

La Ley 14/2013 de Apoyo a los Emprendedores y su Internacionalización estableció la obligatoriedad de efectuar la legalización telemática de los libros oficiales de contabilidad de los empresarios para los ejercicios iniciados a partir del 29-03-2013.

El citado precepto fue objeto de "desarrollo" a través de la Instrucción de la Dirección General de los Registros y del Notariado de 12 de febrero de 2015, la cual fue objeto, a su vez de impugnación ante el Tribunal Superior de Justicia (TSJ) de Madrid, el cual decretó su suspensión, al entender, entre otros motivos, que dicha Instrucción podría no ser ajustada a Derecho, puesto que su contenido podría ser una auténtica "innovación del ordenamiento jurídico", constituyéndose en una disposición de alcance general, lo cual contravendría el principio de jerarquía normativa. Por tal motivo, durante el ejercicio 2015 (en relación a los libros oficiales del año 2014), diversos Registros Mercantiles permitieron la posibilidad de continuar legalizando los libros oficiales de la contabilidad

de los empresarios bien en los formatos tradicionales (papel o CD), bien telemáticamente.

No obstante lo anterior, en la actualidad todos los Registros Mercantiles han tomado las medidas técnicas necesarias para que la única fórmula de legalización de los libros oficiales de la contabilidad de los empresarios del año 2015 sea la legalización telemática, no admitiéndose, en consecuencia, ningún otro tipo de formato. Ni siquiera es posible realizar la legalización de Libros de Actas de hojas intercambiables, que estuvieran previamente legalizados, debiendo correspondiente procederse a su cierre mediante la diligencia de cierre del Registro.

I. LIBROS A LEGALIZAR TELEMÁTICAMENTE DEL EJERCICIO 2015.

Los libros oficiales de carácter contable que deben ser objeto de legalización son los siguientes:

1. Libro Diario:

En él deben transcribirse todas las operaciones relativas a la actividad de la empresa.

No obstante lo anterior, es posible la llevanza del Libro Diario realizando asientos de carácter mensual (uno por cada mes del año), más otros dos asientos correspondientes a la apertura y al cierre del ejercicio; modalidad que

recomendamos, añadiendo un nivel de detalle en el mismo de, como máximo, 3 dígitos².

2. Libro de Inventarios y Cuentas Anuales:

Este libro debe contener la siguiente información:

- ./ Balance inicial detallado de la empresa (balance de apertura del ejercicio).
- ./ Balances de sumas y saldos, con una periodificación trimestral.
- ./ Inventario al cierre (balance de cierre del ejercicio).
- ./ Balance de situación.
- ./ Cuenta de Pérdidas y Ganancias.
- ./ Estado de Cambios en el Patrimonio Neto.
- ./ Estado de Flujos de Efectivo³.
- ./ Memoria.

Al igual que con el Libro Diario, recomendamos que la información contable transcrita a los balances respondan a un nivel de desglose máximo de 3 dígitos. La información de este Libro Diario resumido podrá complementarse, en caso necesario, mediante otros registros auxiliares. La llevanza de este estado contable sólo es obligatoria para aquellas entidades que no puedan formular cuentas anuales abreviadas.

3. Libro de Actas.

En el libro de Actas deberán transcribirse las Actas de los órganos de las compañías (acuerdos adoptados en la Junta de socios o accionistas, y por parte de los órganos colegiados).

Recordamos que tras la última reforma introducida en la Ley de Sociedades de Capital, en caso de existencia de Consejo de Administración éste deberá reunirse como mínimo con carácter trimestral, por lo que las actas de dicho órgano deberán transcribirse con idéntica periodicidad. El Libro de Actas podrá legalizarse en los plazos oportunos, siendo posible la legalización de Actas concretas o de grupos de Actas durante el período que media entre una legalización y otra.

- 4 **4. Libro de Acciones Nominativas (para las Sociedades Anónimas).**
- 5 **5. Libro Registro de Socios (para las Sociedades de Responsabilidad Limitada).**
- 6 **6. Libro Registro de Contratos (para las Sociedades Unipersonales).**

II. PROCESO DE LEGALIZACIÓN TELEMÁTICA DE LOS LIBROS OFICIALES DE LA CONTABILIDAD:

Con el fin de facilitar el proceso de la legalización de los libros contables, a continuación reseñamos brevemente **los pasos más destacables del proceso de legalización:**

- 1.- Los libros deberán confeccionarse en un archivo en formato PDF o en formato Excel
- 2.- Posteriormente, el archivo en concreto deberá legalizarse a través del programa "le galia", el cual está disponible en el siguiente enlace, los empresarios podrán voluntariamente legalizar los libros de detalle de actas o grupos de actas formados con una periodicidad inferior a la anual cuando interese acreditar de forma fehaciente el hecho y la fecha de su intervención por el Registrador.

<https://www.registradores.org/mercantil/jsp/estaticas/descargas.jsp?TipoAcceso=0>
<http://www.registradores.org/mercantil/>

<jsp/estaticas/descargas.jsp?TipoAcceso=0>>

Este programa asignará una "huella digital" por cada libro legalizado, y posteriormente generará un archivo ZIP que habrá que enviar al Registro Mercantil.

- 1.- El archivo ZIP anteriormente generado se remitirá al Registro Mercantil, a través de la plataforma de tramitación telemática del Colegio de Registradores www.registradores.org para el acceso a esta plataforma se deberá contar con el preceptivo certificado electrónico.
- 2.- La información presentada relativa a cada libro dispondrá de un sistema de protección con el objeto de garantizar que el mismo no pueda ser objeto de manipulación una vez que el mismo ha sido creado, y antes de su incorporación al Libro-fichero de legalizaciones en el Registro Mercantil correspondiente. La protección se realizará mediante la utilización de la huella digital correspondiente a cada libro por medio del correspondiente algoritmo.■

internaves
 Soluciones en Gestión de Espacios Industriales

COMPRA VENTA Y ALQUILER ESPACIOS INDUSTRIALES
 Empresas | Particulares | Entidades Financieras | Concursos

607 63 01 01
www.internaves.es

Desde el pasado año marca de vehículos industriales Fuso es distribuida y comercializada en España por Mercedes-Benz España a través de 30 concesionarios de vehículos industriales y 34 puntos de venta, iniciando de esta forma una nueva etapa para la marca. De esta forma los propietarios españoles de un vehículo industrial Fuso se beneficiarán de una extensa red de postventa, 51 Talleres Autorizados en España. La integración de Fuso en la cualificada red de Mercedes-Benz ofrece, además de su marcada dedicación a los vehículos industriales, un alto grado de profesionalidad gracias a sus más de 100 años de experiencia.



FUSO CANTER vehículos carrozados en su Concesionario Mercedes-Benz de Camiones

Mercedes-Benz España distribuye la marca de vehículos industriales Fuso en España

En la actualidad se comercializa en Europa el modelo Fuso Canter. Una construcción robusta y duradera, un consumo bajo y unos costes de adquisición asequibles son sólo algunos de los muchos elementos que contribuyen a la ya casi proverbial rentabilidad general del Canter. 73 variantes del modelo Canter, gracias a sus 3 motorizaciones, 6 diferentes distancias entre ejes, 3 tipos de cabina y 5 capacidades de carga, permiten una adaptación casi perfecta a todo tipo de necesidades de transporte.

Fuso ofrece unas condiciones de garantía que se adaptan a las necesidades de los clientes: 3 años o 100.000 km, siendo los 12 primeros meses sin limitación de kilometraje. El proceso de garantía está totalmente integrado en los sistemas de garantía de Mercedes-Benz.





Nuevas versiones carrozadas para entrega inmediata

Con el fin de minimizar al máximo los plazos de entrega al cliente final y a precios extraordinariamente competitivos, Mercedes-Benz España lanza una gama de "Vehículos Carrozados", listos para entrega inmediata, ofreciendo las carrocerías más demandadas como son los furgones, cajas abiertas y volquetes en la categoría de 3.500 kg. Y los vehículos grúas de asistencia y rescate en la categoría de 6.000 y 7.500 kg.

Ecoeficiencia: el Canter es más limpio y, al mismo tiempo, más económico

Detrás del término Ecoeficiencia se esconden un paquete completo de medidas implementadas de serie en todas las variantes del Canter: una presión de inyección más elevada, el uso de aceite lubricante de baja fricción en el motor, un acoplamiento electromagnético para el ventilador, un sistema de refrigeración optimizado, el sistema de parada y arranque para el motor, una nueva asignación de la desmultiplicación del diferencial, neumáticos con baja resistencia a la rodadura para los modelos con homologación Euro VI y menores pérdidas por fricción en el cambio manual. En función de la versión y el campo de aplicación, el consumo del Canter es hasta un 9 por ciento menor que el de su antecesor.



Canter 4x4: engranaje reductor para aumentar la fuerza de tracción

Entre las particularidades del programa del Canter cabe mencionar la ejecución con tracción integral acoplable. Este modelo se ofrece en Europa con la denominación 6C18 y una M.M.A. de 6,5 t, una cabina de confort de 2,0 m de anchura y un motor de 129 kW (175 CV) de potencia. La tracción integral es acoplable. El equipamiento de serie incluye un diferencial autoblocante en el eje trasero con una acción de bloqueo máxima del 70 por ciento.

Eco Hybrid: el Canter más silencioso y austero para la ciudad

Gracias a su elenco de alta tecnología, preserva el medio ambiente y sale rentable. El Canter Eco Hybrid ahorra hasta un 23% de combustible. El dispositivo de parada y arranque del motor, la puesta en marcha en régimen eléctrico y el cambio de doble embrague Duonic, sin igual en esta categoría, forman parte del elenco de técnica avanzada y robusta del Canter Eco Hybrid. El motor turbodiesel de cuatro cilindros con 3,0 l de cilindrada y 110 kW (150 CV) de potencia procede del Canter con propulsión diésel convencional. El motor eléctrico desarrolla 40 kW y obtiene la energía necesaria de baterías de iones de litio. Fuso otorga una garantía contractual de 10 años para todos los componentes esenciales de las baterías.

El Canter Eco Hybrid destaca también por su capacidad portante. El aumento de peso debido a la propulsión híbrida se limita a unos 150 kg.

Duonic, cambio automatizado de doble embrague para camiones

En el Canter de 3,5 a 7,5 t M.M.A. se monta de serie un cambio manual de cinco velocidades para transmitir la fuerza del motor. Como alternativa a este cambio —y de serie en el nuevo Canter de 8,55 t— se dispone de Duonic, el primer cambio de doble embrague del mundo para camiones. Junto al menor consumo de combustible, el cambio automatizado reduce también el desgaste de los grupos de propulsión, facilita la tarea del conductor en trayectos cortos y conjuga el confort de un cambio automático con la eficiencia de uno manual.

Puede soportar hasta 6 t: el Canter con una M.M.A. de 8,55 t

A diferencia del programa del modelo anterior, que finalizaba con una M.M.A. de 7,5 t, el Canter 9C15 y el 9C18 con 8,55 t lideran ahora el abanico de vehículos. La versión chasis puede soportar una carga útil de casi 6 t, colocándose a la cabeza en su categoría de peso.

El amplio abanico de modelos del Canter

Entre sus particularidades cabe mencionar la oferta de ultracompactas cabinas estándar (S) de sólo 1.695 mm de anchura para la conducción en condiciones difíciles y las cabinas confort de 1.995 mm de anchura. ■



¿QUÉ ES EL PRECIO PROFESIONAL?

- Es un precio de carácter semanal que ofrece SOLRED a los clientes profesionales del transporte y sobre el que se aplicarán el descuento acordado para cada Estación de Servicio dentro del acuerdo entre Solred-CETM.

- No obstante, si el Precio Surtidor sin descuento fuera menor al Precio Profesional con Descuentos se aplicaría el primero.

- Para conocer el precio final litro, al Precio Profesional, disponible en la Web Solred Directo se le debe sumar el Impuesto Especial que en cada caso se esté aplicando en la Comunidad Autónoma, más el IVA correspondiente.

OPERATIVA DEL PRECIO PROFESIONAL

- El cliente verá reflejado en el ticket los litros consumidos.

- Estos litros deberán coincidir con los litros reflejados en factura.

- El importe en factura NO le coincidirá, ya que no se le estará facturando según el precio del surtidor, si no al "Precio Profesional". Por lo tanto, el cliente verá reflejado el Precio Profesional al que se le ha facturado ese día.

- Si el Precio Surtidor, por el que realiza la operación el cliente, fuera menor que el Precio Profesional menos los descuentos en ese punto de venta, el sistema le aplicaría el Precio Surtidor sin descuentos a dicha operación.

En este supuesto, la operación se marcará en la última columna con una "P" para indicar que no se facturó a Precio Profesional, sino a Precio Surtidor.

COMUNICACIÓN

- El Precio Profesional vigente estará disponible en la Web Solred Directo para clientes Solred y en la Web de CETM. • Este Precio que se indica es sin Impuesto autonómicos y sin IVA.

- A este Precio final hay que restarle el descuento incluido en el acuerdo Solred-CETM para cada Estación de Servicio. ■

Dentro del **ACUERDO DE COLABORACIÓN SOLRED-CETM**, hemos lanzado una nueva **promoción especial en fronteras**, solo aplicable a los clientes acogidos a la modalidad de facturación sobre **"PRECIO PROFESIONAL"**, y que entrará en vigor a partir del **1 de marzo de 2016**.

15 cts./€

de descuento en litro, en consumos de Diésel e+, en varias EE.S. Especiales ubicadas en los corredores de frontera que unen España y Francia (*).

Además se aplicarían el resto de descuentos del acuerdo nacional a los adheridos a la promoción de fronteras:

12 cts./€ de descuento en litro, en consumos de **Diésel e+**, en casi **250 EE.S.**
10 cts./€ de descuento en litro, en consumos **Diésel e+**, en casi **850 EE.S.**

ESTACIONES con DESCUENTO 15 cts. en PRECIO PROFESIONAL			
PROVINCIA	NOMBRE	DIRECCIÓN	CIUDAD
ALAVA	E.S. LOPIDANA	CTRA. N-I KM.350,50 I	LOPIDANA
ALAVA	LOPIDANA (M.D.)	N-I PK. 351	ALAVA
GUIPUZCOA	E.S. IRURA	CRT. N-I PK 440,7	VILLABONA
GUIPUZCOA	E.S. TOLOSA	CTRA. N-I P.K. 432,5	TOLOSA
NAVARRA	E.S. URBICAÍN S.L.	CTRA. PAMPLONA. BEHOBIÁ, KM.78	VERA DE BIDASOA
GERONA	E.S. REPSOL MAS MORATO	CTRA. N-II PK 772 (M.D)	LA JONQUERA
GERONA	E.S. REPSOL LA JONQUERA	CTRA. N-II KM. 772,5 M.I.	LA JONQUERA

OPERATIVA DE ADHESIÓN

- Dar de Alta la Empresa (implica a la totalidad de sus Tarjetas SOLRED), en la opción de "Precio Profesional" rellenando el modelo adhesión existente para precio Profesional. Todos sus repostajes serán facturados sobre precio profesional vigente a partir del mes siguiente a la fecha de grabación del citado anexo. El anexo debe estar firmado y sellado en todas las hojas.

(*) Para más información y ALTAS en PRECIO PROFESIONAL
CETM-SINTRA 91 744 47 34 www.cetm.es
SOLRED 902 136 137 (Dpto. Comercial)

LA DEVOLUCIÓN DEL “CÉNTIMO SANITARIO” EN LA CAMPAÑA DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA DEL EJERCICIO 2015

Ya estamos en plazo para presentar la declaración de la renta del ejercicio 2015. Teniendo en cuenta que durante el pasado ejercicio se efectuaron importantes devoluciones relativas al “céntimo sanitario”, queremos recordar cómo se deben incluir dichos importes en la declaración de la renta de este año. Habrá 2 situaciones diferentes, un primer caso en que se tribute por la estimación DIRECTA (normal o simplificada) y la siguiente opción que sería la tributación por el método de estimación objetiva (MÓDULOS).

Los empresarios personas físicas que tributen por el método de ESTIMACIÓN DIRECTA, en cualquiera de sus dos modalidades (normal o simplificada) tendrán que imputar el importe de la devolución del IVMDH como INGRESO de la actividad económica.

Habrá que incluir el importe total devuelto, que incluirá la devolución propiamente dicha y los intereses abonados por la administración tributaria.

La cuestión es muy distinta para aquellas personas físicas que tributen POR MÓDULOS. En este caso, la devolución del IVMDH no tendrá incidencia alguna en el cálculo del rendimiento de actividades económicas. Pero sí habrá que declarar el importe cobrado en concepto de intereses de demora. Dicho importe deberá ser imputado como una ganancia patrimonial.

En definitiva, las empresas que tributen por módulos, sólo tendrán que declarar los intereses cobrados por la devolución del IVMDH. ■



Programa especial descuentos
para socios ASETRA

LIMPIEZA
REVISIÓN
INSPECCIONES
A TANQUES DE SUMINISTRO
Y DEPÓSITOS DE CAMIONES



Pol. Ind. Granda II
Calle Los Castaños, 7
33199 Granda, Siero. Asturias
Tel.: 985 79 21 35

www.geslimes.com

CETM RESPONDE A CC.OO.

La modificación del Reglamento 3820/85, referente a los tiempos de conducción y descanso en el transporte por carretera, y que dio pie al actual Reglamento 561, no benefició en nada a objetivos prioritarios para el sector como la seguridad vial, la armonización en el control y aplicación de la norma o la mejora de las condiciones sociales de los trabajadores.

Recientemente, el sector del transporte ha trasladado una nueva propuesta con el objetivo de facilitar al conductor de países periféricos como España, que pueda disfrutar de su descanso semanal en casa, y no a mitad del trayecto, como ocurre frecuentemente en los retornos del transporte internacional.

La propuesta de las organizaciones empresariales no supone, en ningún caso, aumentar los tiempos de conducción o disminuir los períodos de descanso de los conductores. Se trata únicamente de ampliar el número de días entre descansos semanales de los seis actuales hasta nueve, lo que supondría poder adelantar en hasta tres días el retorno al domicilio para que se pueda disfrutar allí de las correspondientes horas de descanso semanal acumuladas.

El fundamento de esta reivindicación del sector del transporte, que no es

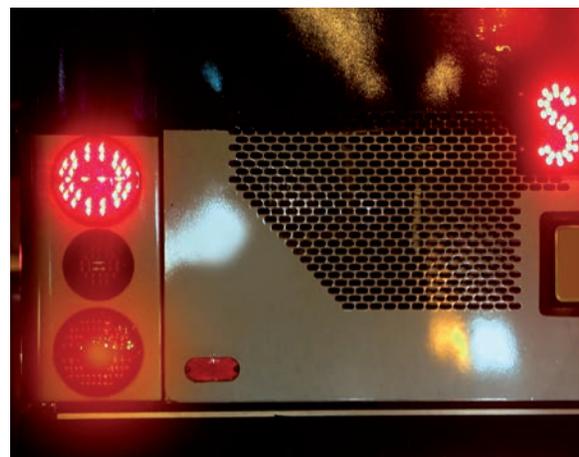
nueva, se basa esencialmente en la flexibilidad y racionalidad, contemplando las diferentes circunstancias en su aplicación que afectan a los diferentes países según su situación geográfica, como es el caso de España.

Proclamamos por tanto la ventaja que supone la semana flexible en relación con la semana fija, con beneficios claros para los conductores profesionales, pues les permitiría tomar los descansos semanales en su lugar de residencia.

Desde CC.OO. parecen no recordar que la reivindicación de que los conductores profesionales de larga distancia puedan realizar su descanso semanal en casa es una constante petición del sector, y no algo que haya surgido ahora cuando algunos países no permiten realizar el descanso semanal en las cabinas de los vehículos. Por tanto, no se trata de ahorrarse el coste de los hoteles, que por cierto ni son suficientes como para dar cabida a todas las flotas de transporte internacional ni cubren los estándares de confort y limpieza que si aportan las cabinas de una cabeza tractora de última generación.

También cabe recordar a CC.OO. que en el II Acuerdo General, pactado entre patronal y sindicatos, se introdujo como novedoso, con motivo de buscar la conciliación familiar de los conductores, la aplicación de unos descansos semanales mínimos a realizarse en el domicilio del conductor, cosa que sería más factible si se flexibilizase, como pedimos, la regulación del Reglamento 561 sobre tiempos de conducción y descanso.

Consecuentemente, no entendemos que desde CC.OO. se realice una oposición sistemática en Europa a la búsqueda de mejoras sociales de sus afiliados, no permitiendo una mejor conciliación entre



el desarrollo de la actividad profesional y la vida familiar gracias a poder realizar los descansos en casa.

De apoyar las políticas cada vez más restrictivas de los países de centro Europa, estaríamos dando cobertura a encorsetamientos y desventajas para los países periféricos como el nuestro, que conducirían a la pérdida de competitividad de nuestra flota de transportes, al cierre de empresas, a la pérdida de puestos de trabajo y en definitiva al deterioro socio-laboral de los trabajadores del sector.

Por otro lado el transporte también está en contra de las prácticas que favorecen el dumping social y tal como se pudo ver en la Conferencia del Transporte celebrada el día 19 en Bruselas, está en el ánimo de todos aclarar la legislación vigente, generar una interpretación uniforme en toda la UE y realizar los controles necesarios con las sanciones correspondientes sobre cualquier práctica que incumpla la normativa europea.

Igualmente cabe mencionar que la evolución de los accidentes mortales en carretera durante el periodo 2010-2014, según fuentes de la base de datos de la UE (CARE), ha descendido en la UE en una media del 18% y en España del 32%, pasando de 2.479 muertos en el 2010 a 1.688 en el 2014, lo que significa que el sector no lo está haciendo tan mal como algunos quieren interpretar y que en el ánimo de todos esta continuar reduciendo estas cifras tal como lo hemos estado haciendo durante los últimos años.

Adjuntamos texto íntegro de la propuesta realizada en este sentido por las organizaciones empresariales del transporte:



Nueva propuesta de modificación: Reglamento 561/2006

Art. 8.6 tris. No obstante lo previsto en el apartado 6, un conductor que realice transporte internacional de mercancías, tal como se define en el reglamento (CE) 1072/2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, podrá posponer el descanso semanal hasta 9 períodos de 24 horas desde el final del anterior período de descanso semanal, siempre que:

- Los servicios de transporte internacional incluyan al menos 24 horas consecutivas en un estado miembro distinto del de establecimiento de la empresa de transporte.
- Tras la aplicación de la excepción, el conductor realice un descanso semanal normal en el estado miembro de establecimiento de la empresa de transporte.
- La duración del descanso previsto en la letra b) deberá incrementarse en una hora por cada tres horas o fracción en que el conductor haya excedido los seis períodos de 24 horas desde la finalización del descanso semanal anterior.■

ACTUALIZACIÓN DE LOS OBSERVATORIOS DE COSTES, PRECIOS Y ACTIVIDAD.

De la aprobación de los datos proporcionados por el Observatorio a fecha 31 de enero de 2016, así como de la presentación de los últimos Observatorios de Precios y de Actividad con datos del cuarto trimestre de 2015, destacamos que se vuelve a apreciar este trimestre una importante disminución de los costes por la bajada precio del gasóleo, una disminución de la tendencia de los precios de transporte y un crecimiento de la actividad de transporte en todos sus ámbitos.

Observatorio de Costes:

Como consecuencia de la bajada del precio del carburante en el último trimestre en un 12,2%, y una disminución de los costes financieros del 67,2%, las distintas categorías de vehículos de transporte analizadas, presentan una disminución de los costes de explotación en el tercer trimestre de 2015, respecto al trimestre anterior.

Los costes directos de los vehículos pesados de carga general, muestran el tercer trimestre de 2015 un descenso del 4% y, una variación interanual de (-4,2%), como consecuencia de la fluctuación de los precios del combustible.

Observatorio de Precios: Del observatorio de precios se concluye en todas las distancias una tendencia media negativa del -1,9%, respecto al mismo trimestre del año pasado, con una repercusión sobre las distancias largas tan solo del -0,2%.

Observatorio de Actividad: En el cuarto trimestre de 2015 las toneladas transportadas aumentaron en un 9,5% respecto al mismo trimestre del año anterior, aumentando igualmente en un 5,7% en el transporte internacional.

En el cuarto trimestre de 2015, las toneladas-Km. aumentaron en un 12,5% respecto al mismo trimestre del año anterior, aumentando igualmente en un 14,3% en el transporte internacional.■

1 Mantenimiento y reparaciones 2 Recambios y accesorios 3 Compra venta vehículos

1 Mantenimiento y reparaciones



Carrocerías Somonte
Pol. de Somonte. C/ M^a Glez "La Pondala" n°95 33393 Gijón.
Tel.: 985320252
www.carroceriasomonte.com

Síguenos en facebook

Distribuidor oficial:



COMPRA VENTA CAMIONES Y SEMIRREMOLQUES Carrocerías de todo tipo, vehículos nuevos y ocasión, pintura, grúas, equipos de gancho,...



REMASAL
REPARACIONES MECÁNICAS AVILÉS SAL

Remasal
Avda. Gijón n° 78, 33400-Avilés
T.: 985 550 333
F.: 985 547 103
www.remasal.com
talleres.remasal@rediveco.com

TALLER AUTORIZADO IVECO, servicio multimarca de diagnosis y reparación. Mecánica general, electricidad, electrónica, tacógrafos analógicos y digitales, chapa y pintura, pre-ITV y traslado del vehículo para pasar la ITV.

Taller oficial: **IVECO** **Kalmar** **WABCO** **ZE**



Pol. Ind de Granda, Nave 35
33199 Granda- Siero
Tel. 985 79 12 87

www.crastir.es

DANIMA INGENIERÍA AMBIENTAL S.A.
P.E.P.A. - Avenida Metalúrgicos 12 - Avilés
Tel. 985 514 450
danima@danima.es



DANIMA
engineering



FABRICANDO EN ASTURIAS DESDE 1956

TALLERES COMEFA

Talleres Comefa

985 57 98 03/04
Tabaza - Avilés

- Rectificado de motores.
- Reparación de motores Diésel y Gasolina TODOS LOS MODELOS.
- Reparación de equipos de inyección.
- Máquina equilibradora de transmisiones.
- Frenos eléctricos marca "TELMA".
- Reparación carrocerías.
- Motores reconstruidos.



Asmecca
C/Alejandro Goicoechea Oriol
N° 44 - 33211 Gijón
Tel.: 985311011 · Fax: 985311009
E-mail: asmecca@asmecca.com

Mecánica, electricidad, electrónica, chapa, pintura, limitadores, vehículos industriales, turismos, plantilla chasis, tacógrafos analógicos y tacógrafos digitales multi-marca.



WABCO SAF

SAF *Hollana*
Engineering Your Road to Success



EuroTaller
ASMECCA - TURISMOS

TCO TACÓGRAFO



SOLUCIÓN

para
tu camión

4 Servicios al transportista 5 Servicios logísticos 6 Servicios empresariales

2 Recambios y accesorios

RECAMBIOS
ASTURIAS, V.I.S.L.U.

PIEZAS Y COMPONENTES PARA AUTOMOCIÓN

Pol. Ind. Proni C/ k nº 6
 33199 MERES - SIERO
 T 985 79 16 26 (5 líneas)
 F 985 79 45 31

DISTRIBUIDOR DE:





Reviprin

Polígono de Granda
 C/ Valeriano León, nº 4
 33199 Granda-Siero.
 Tel.: 984 119 116 Fax: 984 159 179
 Móvil: 673 735 372

Más de 25 años de experiencia
 Recambios de vehículo industrial y plataformas








E-mail: reviprin@gmail.com



EUROMASTER
 Mantenimiento del vehículo

NEUMÁTICOS FANJUL

GIJÓN
 • C/ María González La Pondala, 91
 Pol. Ind. Somonte - Tel: 985 303 799

MIERES
 • Pol. Ind. Vega de Arriba, s/n - Tel: 985 462 456
 • Reinerio García, 8 - Tel: 985 450 131

4 Servicios al transportista



Cita previa:
 635727860
 985887984

PRENDES-OIL
 Centro integral de lavado
 para vehículos industriales

Antigua Carretera Gijón-Aviles, pk 9'6; Entre Polígonos de Falmuría y Tabaza, Junto gasolinera Cepsa en Prendes - Carreño.

Especialistas en Limpieza de Cajas de Aluminio

6 Servicios empresariales



Ascór

- Póliza de grupo "Asetra".
- Seguro multirriesgo empresa.
- Plan de protección especial para autónomos.

Uría, 40, 1º
 33003 Oviedo
 Tel.: 985224398
 Fax: 985225856
 oviedo@ascorseguros.com

Menéndez Valdés, 11, 1ºC
 33201 Gijón
 Tel.: 985353224
 Fax: 985348508
 gijon@ascorseguros.com

CATÁLOGOS | EDITORIAL | REVISTAS | LOGOTIPOS | EVENTOS
 GABINETE DE COMUNICACIÓN | SEO | REDES SOCIALES | DISEÑO WEB

leaders
 + COMUNICACIÓN

www.leaderscomunicacion.com

C/ Río San Pedro, 10. 7º C.
 33001 OVIEDO. ASTURIAS
 T 985 22 00 19 • F 985 21 23 54



- EDITA: ASETRA
- PRODUCE: Leaders Comunicación
- IMPRIME: Graficas APEL
- D.L.: AS-1822-2000



NADA SE MUEVE COMO UN FUSO CANTER.

Por su robustez y excepcional maniobrabilidad que le hacen el camión ideal para la ciudad, para colarse por cualquier calle. Por su asombrosa polivalencia, con nada menos que 73 variantes a elegir para adaptarse a cualquier reto profesional. Por su completo equipamiento y la eficiencia de sus motorizaciones. ¿Más razones para probar un Fuso Canter?

Ven a probarlo en los Concesionarios de camiones Mercedes-Benz.

www.fuso-trucks.es

All for you



Asturiana de Automóviles y Repuestos, S.A.
C/ Paredes, s/n
33429 Siero (Asturias)
Tif.: 985 79 11 21. Fax. 985 79 11 23