

f t LA REVISTA DE LA LOGÍSTICA Y EL TRANSPORTE

ASETRAPRESS

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

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



n° 157 [diciembre 2016]

■ ACTUALIDAD

La Administración Electrónica de Transporte, obligatoria a partir del 1 de enero de 2017



Vive esta
Navidad

llénate de buena energía
y repártela por el mundo

CONTIENE
CALENDARIO
LABORAL 2017



ASCOR
CORREDURÍA DE SEGUROS, S.A.

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

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

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

www.ascorsegueros.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



SUMARIO

- 4**
- La Jornada sobre Administración Electrónica despertó gran interés sectorial

- 6**
- El transporte, ante un nuevo ciclo, político y económico

- 8**
- La CETM rechaza la implantación de la Euroviñeta propuesta por Luis de Guindos

- 10**
- Continúan los problemas para el transporte español en CALAIS

- 12**
- Transporte de subproductos de origen animal, no destinados al consumo humano (SANDACH)

- 14**
- Funcionamiento de las comunicaciones previas para conductores desplazados en Italia (Cabotaje)

- 15**
- Nuevas sentencias favorables en las reclamaciones a la S.S.

- 16**
- Obligación de registrar la jornada de trabajo

PÁGINAS CENTRALES
 Calendario Laboral 2017

Balance de 2016 y esperanzas depositadas en el año que comienza

EDITORIAL



Ovidio de la Roza Braga
 Presidente de Asetra

Desde el punto de vista económico, el transporte español cierra el ejercicio 2016, con buenos números y ratios crecientes cuantitativamente, pero que no se ha traducido en beneficios ni rentabilidad para la mayoría de las empresas.

En nuestro país, hemos vivido un año muy desigual. Con un Gobierno en funciones durante más de 300 días y padeciendo los efectos de la parálisis en la Unión Europea, con una actividad bajo mínimos, para ser benévolo.

Asimismo, desde CETM y ASETRA, hemos mantenido muchas batallas abiertas, intentado hacer frente a decisiones que en principio hacen daño al sector, como se reflejó recientemente en el congreso que exitosamente celebramos en Bilbao. Me estoy refiriendo, una vez más, a la necesidad de mantener los requisitos actuales de acceso al mercado del transporte (tres vehículos y 60 toneladas de masa máxima autorizada), trabajar por la desaparición de la burocracia e inflación legislativa, que nos invade, revisión de la Ley de Contrato de Transporte, poner fin a la morosidad, etc, etc.

Actualmente, parece haberse despejado la incógnita del Gobierno, pero no la Gobernabilidad, a la vez que asistimos a un panorama, sino convulso, sí inicialmente inquietante; con la llegada de Donald Trump a la Casa Blanca, pasando por las incertidumbres sobre lo que ocurra durante el nuevo 2017 tras las elecciones en Italia, en Francia, Austria, Alemania u Holanda.

En principio para nuestras empresas, todo esto puede resultarles ajeno, pero no lo es, en absoluto. Todo nuestro transporte internacional, que cada año tiene más volumen, en cifras absolutas, depende de las decisiones que se adopten en la UE, en función de los partidos que vayan a gobernar los distintos países, y que por el momento parecen más proclives a proteger los derechos de cada uno de los estados y a romper los acuerdos del mercado único.

Sobrevivir en un país periférico como el nuestro se hace cada día más difícil y obliga a nuestro Gobierno a defender la postura de un eje logístico que por nuestra geografía nos sería propicio.

En Asturias, por el momento, aunque viniendo de dónde venimos, cualquier síntoma de recuperación es bienvenido, en lo político somos incapaces de ponernos de acuerdo sobre los mejores presupuestos. Tenemos una clase política que parece no ver más allá y vive instalada en la inercia. No hay una política definida y desde la máxima representación empresarial seguimos igual de anclados en una Concertación imposible, que no lleva a ninguna parte. La región, se sigue jugando la suerte de ser la plataforma logística de Europa, con lo que ello supondría de desarrollo para sus puertos, aeropuerto y áreas de dinamización económica, que podrían albergar un sector en crecimiento internacional como es el de la logística y el transporte.

Confiemos en que 2017 discurra definitivamente de la inquietud inicial a la estabilidad y todas las empresas se reencuentren con la senda del crecimiento.

Entre tanto, os deseo a todos unas Felices Fiestas Navideñas y todo lo mejor para el año que comienza. ■



La Jornada sobre Administración Electrónica despertó gran interés sectorial

Todas las empresas de transporte, tanto de mercancías como de pasajeros, deberán realizar obligatoriamente sus tramites con la Administración vía electrónica a partir del próximo 1 de enero de 2017. Por esta razón, la Asociación de Empresarios del Transporte y Aparcamiento de Asturias (Asetra) organizó una jornada informativa para que sus asociados pierdan "los miedos y eliminen cualquier duda" ante este nuevo modo de relacionarse con la administración.

A sí lo explicó el presidente de Asetra, Ovidio de la Roza, antes de inaugurar la jornada 'La administración electrónica de transporte' celebrada en la sede social de Asetra, en Oviedo. Ovidio de la Roza cuantificó en "unos 5.000" los transportistas asturianos que se verán afectados por esta nueva normativa.

El subdirector general de Ordenación y Normativa del Transporte de Fomento, Emilio Sidera, que participó como invitado especial a la Jornada, manifestó que todas las empresas deberán realizar sus solicitudes, alegaciones, recursos, tramitaciones, visados de autorizaciones y resto de gestiones con el ministerio a través de medios electrónicos. Sólo cuando el solicitante no sea titular de una autorización, podrá hacerlo por vía ordinaria.

Sidera, explicó con gran detalle la nueva normativa a los asociados de Asetra, asegurando que gracias a ella se "agilizarán aún más" los tramites administrativos con esta relación electrónica que ya no es "ajena" a las compañías de transporte aunque posiblemente esta novedad afecte más "a la pequeña y mediana empresa". La Administración electrónica también servirá para recibir todo tipo de notificaciones por parte de las Administraciones Públicas: para ello, los usuarios tendrán que tener una dirección de correo electrónico, que será el medio de comunicación entre ambos.

El objetivo es agilizar los trámites administrativos y reducir al máximo la burocracia que las empresas de transporte local y de transporte mundial tienen que soportar a la hora de afrontar algún trámite. De esta forma, las empresas solo tendrán que presentar a través del registro digital la documentación requerida. Una vez recibida, el funcionario creará un expediente que se irá actualizando según se consulta la información recibida y se verifica que se cumplen (o no) los requisitos para tramitar la solicitud presentada. De esta forma, no hará falta volver a acudir a las dependencias públicas para registrar escrito alguno, sino que todo se llevará a cabo desde la comodidad de la oficina, con el ahorro de tiempo que ello supone.



Manuel Caldevilla, Emilio Sidera y Ovidio de la Roza, al término de la charla.



Como aclaración, cabe destacar que existirán dos oficinas virtuales. Una para el transporte nacional, conocida como DGTC, y otra para aquellas empresas de logística dedicadas al transporte internacional, que usarán la GESTINT.

En ese sentido, De la Roza aseguró que Asetra, además de informar a sus asociados, se ofrece como "gestor e intermediario" con la administración para aquellas "empresas que no disponen de los medios" necesarios para realizar estos tramites por vía electrónica.

Gran interés sectorial en la jornada sobre administración electrónica.

La jornada informativa, contó también con la presencia del Director de la Agencia de Transportes del Principado de Asturias, Manuel Caldevilla que prometió a todos la colaboración de la Administración asturiana para facilitarles el uso de la herramienta informática y la solución de dudas.

La ponencia íntegra de Emilio Sidera Leal sobre La Administración Electrónica puede consultarse en nuestra web: www.asetra.es

A partir del 1 de enero, los transportistas realizarán obligatoriamente, todos sus trámites vía electrónica

VEHINSA

RENAULT TRUCKS

VEHINSA
TRAV. LA INDUSTRIA, 23
33409 - AVILÉS
TLF. 985 566 646

RENAULT TRUCKS T
CAMIÓN DEL AÑO EN ESPAÑA 2014

CAMIÓN DEL AÑO EN ESPAÑA 2014

EL TRANSPORTE, ante un nuevo ciclo, político y económico

XVI Congreso de Transporte de la CETM



El presidente de CETM, y Asetra Asturias cerró XVI Congreso de Transporte de la Confederación ante el secretario de Estado de Infraestructuras y Transporte, Julio Gómez Pomar, que acudió a Bilbao para clausurar el macro evento



El presidente de la CETM, Ovidio de la Roza, reiteró ante el secretario de Estado de Infraestructuras y Transporte, Julio Gómez Pomar, que es fundamental que se mantengan los requisitos actuales de acceso al mercado del transporte (tres vehículos y 60 toneladas de masa máxima autorizada). También denunció la "existencia de una detestable burocracia e inflación legislativa, en la necesidad de adelgazar las cifras de gasto público el Estado".

Subrayó asimismo, la necesidad de eliminar la cláusula "salvo pacto en contrario" de la Ley de Contrato de Transporte a efectos de revisión del precio del porte. Por el contrario, pidió incluir, entre otras medidas, el pago obligatorio a 30 días. Recordó que "el transporte es vital para

el funcionamiento de la actividad económica, que se desarrolla gracias a nuestra capacidad para transportar mercancías, acercando a los consumidores los productos que necesitan con eficacia y regularidad".

Sin embargo, esta realidad "no tiene su justa contrapartida: uno de nuestros mayores retos es conseguir que la fortaleza y el dinamismo de este sector sean reconocidos y respetados tanto por la sociedad como por la clase política" señaló De la Roza. Recordó que el transporte aporta cerca de 12.000 millones de euros anuales a las arcas estatales y autonómicas vía fiscalidad específica de los hidrocarburos, además de tasas, peajes, etc.

Según sus palabras, "en la CETM

queremos, reclamamos un trato proporcional a la importancia del servicio que prestamos, entre otros apartados, a la política de inversión en infraestructuras, de manera que no se condicione el desarrollo futuro del transporte de mercancías".

En un emotivo acto, Ovidio de la Roza entregó la medalla de honor en su categoría oro a el ex-presidente de la CETM Marcos Montero.

UN DIAGNÓSTICO COMPARTIDO

De "diagnóstico compartido de los problemas" calificó el secretario de Estado, Julio Gómez-Pomar, los argumentos expresados por el presidente de la CETM, Ovidio de la Roza a los que, no obstante,

no propuso soluciones claras ni mucho menos próximas, aunque señaló que desde Fomento de hace una "defensa ingrata y poco conocida para llevar a delante la posición de este sector".

Gómez-Pomar se congratuló de los buenos datos económicos relativos al transporte de mercancías. Así en el primer del primer trimestre del presente año, el empleo creció un 9,2% frente al 3,8% del mismo periodo en 2015. De otro lado, el número de vehículos por empresa ha pasado de 1,76 en los noventa a los 3,11 actuales. Después de afirmar que los corredores no son solo ferroviarios, sino multimodales, y de recordar la existencia de un diálogo fluido con la Confederación Española de Transporte de Mercancías respecto a la reforma de la LOTT y de su intervención en la Estrategia Logística, el secretario de Estado explicó que han mantenido reuniones con sus colegas británicos y franceses con relación a los ataques a camiones españoles..

Afirmó, asimismo, que su departamento está realizando, como la reforma de la labor inspectora en la lucha contra el fraude o las empresas-buzón, así como las subvenciones para la renovación de flota contenidas en el Plan PIMA Transporte, que ha vuelto a ser renovado. Por último, aseguró que en breve se completará la reforma del Reglamento de la LOTT, para mejorar la competitividad del sector que, junto con la "Administración electrónica", serán dos elementos claves para el futuro del transporte de mercancías por carretera. ■

Vídeo y Fotos: Juan Caraballo, para Transporte Profesional

RECORDATORIO de la OBLIGATORIEDAD DE Uso de la VARIANTE SUR METROPOLITANA DE BILBAO



Desde el año 2011, se establece para los vehículos cuya MMA supere los 3.500 Kg., la prohibición de circular por el núcleo urbano de Bilbao entre el kilómetro 115 y 119 aproximadamente de la vía A-8, en concreto entre los accesos al corredor del Kadagua y el barrio de Miribilla.

La prohibición de la circulación de este tipo de tráfico pesado entró en vigor como consecuencia de la puesta en marcha de la variante sur metropolitana, la autopista de peaje, que sirve de alternativa para el tráfico de paso que atraviesa la zona metropolitana de Bilbao.

En concreto, la variante sur se proyecta para dar una alternativa a la autopista A-8 en el área metropolitana de Bilbao, destinada a acoger los tráficos de largo recorrido, para quienes quieren atravesar, salir o entrar a Bizkaia, sin tener que pasar por la A-8 en el tramo urbano de Bilbao, permitiendo, de este modo, alejar de zonas habitadas los tráficos de materias peligrosas, evitando el paso de vehículos en entornos urbanos y disminuyendo la emisión de gases a la atmósfera, tal como se refleja en la normativa foral.

Desde el momento en que entra en funcionamiento la variante sur metropolitana (AP-8) entró asimismo en vigor, la limitación del tráfico de vehículos pesados y mercancías peligrosas en el área urbana de Bilbao, entre el enlace de la A-8 con el corredor del Cadagua y el enlace de Larraskitu, es decir a la altura de los barrios de Sabino Arana, Basurto, Rekalde, Zorroza, Lezeaga y Bentazarra.

Como es obvio, esta limitación no es de aplicación para los vehículos pesados que han de entrar o salir de Bilbao a través los actuales accesos, por ello, y para controlar estos tráficos, os recordamos, debido al incremento de sanciones que se ha detectado en el ultimo trimestre; que se han instalado cámaras de seguridad y vigilancia, que fotografían los vehículos a la entrada y salida del tramo restringido de la A-8, registrando la fecha y hora de entrada y salida de los mismos en dicho tramo, de este modo las autoridades pueden discernir cuales vehículos han entrado al área metropolitana para cargar o descargar mercancías, en cuyo caso no serán sancionados, y cuales no han cumplido la norma y serán por ello, objeto de denuncia. ■



CJ **ASTUR CAMIÓN, S.L.** **GRUPO URVI**
 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



LA CETM RECHAZA LA IMPLANTACIÓN DE LA EUROVIÑETA PROPUESTA POR LUIS DE GUINDOS



Ante el planteamiento realizado por el ministro de Economía, Luis de Guindos, que de cara a cumplir con los compromisos de déficit con Bruselas en la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado de 2017, ha propuesto, entre otras subidas de impuestos, la implantación de la euroviñeta, queremos manifestar nuestra total oposición a dicha medida en base a los siguientes criterios:

1. El transporte de mercancías por carretera, actividad estratégica dónde las haya e importante generador de riqueza y empleo, es paradójicamente uno de los sectores de actividad que mayores cargas fiscales y sociales soporta, por lo que la aplicación de nuevos impuestos sobre nuestra actividad sería una grave injusticia.
2. Además, la puesta en marcha de una tasa solo a los vehículos de transporte de mercancías de más de 3,5 toneladas sería una medida tremendamente discriminatoria pues convierte a nuestro sector en el único responsable económico del mantenimiento de las infraestructuras.
3. Igualmente, el transporte de mercancías por carretera rechaza que la recaudación adicional resultante de la aplicación de una medida como ésta se pudiera utilizar para promocionar y subvencionar otros modos de transporte menos eficientes que competirían con la carretera en situación de ventaja.
4. Estamos convencidos de que la aplicación de la Euroviñeta comportaría efectos perjudiciales inmediatos en la competitividad de toda la economía española, dificultando enormemente la exportación de nuestros productos como consecuencia de nuestra situación periférica.
5. Su puesta en marcha tendría también consecuencias inflacionistas pues se incrementaría el precio final de todos los productos, reduciéndose el poder adquisitivo de los ciudadanos, lo cual lastraría el consumo, factor clave para una recuperación económica definitiva.
6. A nuestro entender sería mucho más coherente aplicar una política de reducción de gastos en proyectos faraónicos e innecesarios tales como líneas AVE que nadie utiliza o aeropuertos fantasmas, que servirían para equilibrar los actuales desajustes presupuestarios.

La CETM seguirá reclamando al gobierno un trato equilibrado y justo que facilite al sector del transporte por carretera continuar prestando a la sociedad española y europea un servicio de calidad, flexible, puntual y sostenible que logra que el 85% de los productos que cada día consumimos lleguen a su destino de forma eficaz y a costes competitivos. ■

NUEVO SISTEMA TELEMÁTICO DE CERTIFICADO DE DESPLAZAMIENTO EN FRANCIA

A partir del 1 de enero de 2017 las empresas de transporte por carretera deberán registrar telemáticamente los nuevos certificados de desplazamiento (L'attestation de détachement) previamente a la prestación de los servicios de transporte internacional o de cabotaje en Francia, a través de la página web que el Ministerio de Empleo de Francia ha habilitado para este caso y que se puede visitar a través del enlace:

<https://www.sipsi.travail.gouv.fr/SipsiCasFo/login?service=https%3A%2F%2Fwww.sipsi.travail.gouv.fr%2FSipsiFO>

Dicho certificado responde al acrónimo SIPSI y una vez presentado vía telemática, se recibirá un correo electrónico con el acuse de recibo precisando el número de referencia y con una copia de dicho documento para que el conductor lo lleve a bordo del vehículo.

Para ello, la empresa de transporte deberá crear su propia cuenta en la página web (sólo disponible en francés o inglés) (ver ayuda traducción más abajo):

<https://www.sipsi.travail.gouv.fr/SipsiFO/public/EditerMonCompteDeclarantEdit.action>

Una vez registrado, podrá generar los certificados de desplazamiento que necesite, así como consultar en todo momento el histórico de certificados emitidos por la empresa.

ADVERTENCIA: Los certificados emitidos con anterioridad al 1 de enero de 2017 con validez de 6 meses, realizados en el formulario descargable, siguen siendo válidos hasta su expiración, salvo cambios en las condiciones de desplazamiento después del 1 de enero.

Ante la falta de claridad del funcionamiento del nuevo sistema, los certificados emitidos en su día, con validez de seis meses, podrán sustituirse con fecha anterior al 1 de enero de 2017 por unos nuevos en el formulario actual, dándoles un nuevo periodo de validez de seis meses y evitando así tener que emitir un certificado por el nuevo conducto telemático que quedará registrado en el Ministerio de Trabajo francés. ■



Pol. Ind. EL BERRÓN ESTE. Nave nº4. El Berrón. 33519 SIERO. Asturias
 Tfno.: 985 74 45 53 - info@trcrecambios.es
 www.trcrecambios.es

EMPRESA CERTIFICADA



REVISIÓN Y PRECINTADO DE TACÓGRAFOS

TODAS LAS MARCAS
 (DE DISCO Y DE TARJETA)



VENTA DE TACÓGRAFOS NUEVOS Y DE INTERCAMBIO
REPARACIÓN Y RECAMBIOS DE TACÓGRAFOS
DESCARGA DE TARJETAS
 DISCOS, PAPEL, ETC. PARA TACÓGRAFOS



VENTA (nuevo e intercambio) - RECAMBIOS (para todos nuestros productos) - REPARACION (asesoramiento técnico)

CAJAS DE DIRECCIÓN



ENGRASES CENTRALIZADOS



VENTILADORES



TURBOS



ALTERNADORES Y PUESTAS EN MARCHA



TRANSMISIONES



TACÓGRAFOS (ANALÓGICOS Y DIGITALES)



BOMBAS ELÉCTRICAS DIRECCIÓN



CAJAS DE CAMBIOS



CALEFACTORES



TRANSFERS Y DIFERENCIALES



CREMALLERA DIRECCIÓN ELECTRICA



PUENTE TRASERO



COLUMNA DIRECCIÓN ELÉCTRICA



COMPRESORES DE AIRE ACONDICIONADO



GRUPOS



BOMBAS



HIDRÁULICA NEUMÁTICA



DIRECCIONES ASISTIDAS



LIMITADORES DE VELOCIDAD



SUSPENSIONES NEUMÁTICAS



ELECTRONICA



NUEVO servicio de tacógrafos analógicos y digitales todas las marcas.
 Revisamos y precintamos todas las marcas

Empresa certificada



Continúan los problemas para el transporte español en CALAIS



La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) quiere poner nuevamente de manifiesto el enorme problema que tienen las empresas de transporte que circulan con destino al Reino Unido, debido a los polizones que se intentan colar en sus camiones.

El número de asaltos se ha incrementado notablemente en los últimos tiempos, a pesar de las medidas de seguridad que estas empresas se han visto obligadas a montar en sus vehículos: sensores de apertura de puertas, sensores volumétricos que detectan la presencia humana en el interior de las cajas de los camiones, cerraduras especiales, etc.

Además, este problema que hasta ahora estaba localizado únicamente en Calais, se ha extendido, tras el desmantelamiento de este campamento, a otras zonas cercanas a la frontera, aprovechando que no existen aéreas de descanso seguras o aparcamientos que garanticen la seguridad del vehículo y de su mercancía. Nos encontramos ante una crisis humanitaria sin precedentes recientes para la Unión Europea (UE) que es imprescindible solucionar y de la que, desgraciadamente,

el sector del transporte de mercancías por carretera es testigo y sufridor directo.

Las empresas de transporte españolas están empezando a tener problemas para encontrar conductores que quieran ir al Reino Unido como consecuencia de la violencia con la que se emplean algunos polizones, que llegan incluso a colocar barricadas para obligar a los camiones a detenerse o se cruzan delante de los mismos para que frenen mientras otros tratan de abordarles.

Asimismo, los propietarios de las mercancías, rechazan la totalidad de la carga transportada desde el momento en que se hayan subido polizones al interior de los camiones, lo que ocasiona graves perjuicios económicos, que pueden llegar a alcanzar los 25.000 euros por viaje de productos como, por ejemplo, la lechuga o el brócoli.

Por el contrario, son muy pocas las compañías de seguros cubren los riesgos derivados de la presencia de polizones en los camiones, y las que si lo hacen, suelen tener limitada la indemnización a un máximo de 6.000 euros, a todas luces insuficientes, o incrementan sustancialmente el importe de la prima del seguro si se quiere aumentar dicha indemnización.

La CETM ya ha dado traslado de estos hechos, mediante el envío de sendas cartas, a los Ministros de Fomento y Asuntos Exteriores, solicitándoles su inmediata intermediación en la solución de estos problemas. ■



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

SELLADO TALONARIOS A ANDORRA

Según nos informan del Servicio de Transporte Internacional por Carretera del Ministerio de Fomento, sobre el sellado de los talonarios de Andorra, les informamos que no es necesario que los talonarios de viaje sean sellados por las autoridades aduaneras españolas.

Es suficiente con que sean sellados por las autoridades aduaneras andorranas. En los talonarios de viaje se consigna la casilla de la aduana de salida por si eventualmente se hiciera necesario pero como le comenté no lo es.

Este régimen autorizador se asemeja al que mantenemos con Marruecos. Es suficiente el sello de la Aduana de entrada en el territorio de un tercer país para que tengamos constancia que se ha realizado el transporte internacional. ■



ACTUALIZACIÓN SALARIO MÍNIMO ALEMÁN A PARTIR DEL 1 DE ENERO DEL 2017

Desde el 1 de enero de 2015, entró en vigor en Alemania la ley que establece un salario mínimo para los conductores desplazados y que se aplica a los operadores alemanes y extranjeros que lleven a cabo operaciones de transporte en el territorio alemán (cabotaje y transporte internacional hacia desde Alemania).

El ajuste del salario mínimo por hora que se decide cada dos años por un comité permanente se incrementará de 8,50 euros a 8,84 euros a partir del 1 enero de 2017. ■



SAN ROMÁN

ESTACIONES DE SERVICIO
SAN ROMÁN EN
**VIELLA, GRANDA
Y SOLOSANCHO (AVILA)**



12 céntimos de descuento
con tarjeta SOLRED
a socios de UITA,
CESINTRA Y CETM

15 céntimos de descuento
con tarjeta SOLRED
para los socios de CETM
con precio profesional

www.sanromangarcia.com

Para mas información ponerse en contacto:

Telefonos 985792966 / 985792631 - Email info@sanromangarcia.com

Transporte de subproductos de origen animal, no destinados al consumo humano (SANDACH)

Desde el Servicio de Sanidad y Producción Animal de la Dirección General de Ganadería, de la Consejería de Desarrollo Rural y Recursos Naturales del Principado de Asturias, órgano competente en la materia, nos han facilitado las instrucciones para llevar a cabo, en forma correcta, el transporte de Subproductos de origen animal no destinados al consumo humano, por lo que os desglosamos a continuación, tales instrucciones.

El Reglamento 1069/2009, (que deroga el anterior 1774/2002) establece la obligación para cualquier operador de comunicar a la autoridad competente toda la información relativa a las operaciones relacionadas con los SANDACH y la naturaleza de los subproductos objeto de la misma, con vistas a su registro. Esta obligación incluye las operaciones de transporte.

El Reglamento 142/2011, establece las disposiciones de aplicación y contempla en su anexo VIII, los requisitos sanitarios que afectan al transporte y que son los siguientes,

Los explotadores recogerán, identificarán y transportarán los subproductos animales sin demoras indebidas y en condiciones que eviten la aparición de riesgos.

Todos los subproductos y derivados deben mantenerse identificados y separados durante todas las operaciones de recogida y transporte. Se recogen y transportan en envases nuevos sellados o vehículos o contenedores a prueba de fugas (estancos) desde el punto de partida de la cadena de fabricación. Esto quiere decir, que si el vehículo o contenedor no es estanco, deben de introducirse en contenedores o envases que si lo sean. El material no reutilizable (como bolsas u otros embalajes), se eliminará por incineración u otro método autorizado.

Los vehículos y contenedores reutilizables y todos los elementos reutilizables del equipo o instrumentos que entren en contacto con los subproductos, han de mantenerse limpios, para evitar la contaminación cruzada (la limpieza se extiende a todos los elementos que entran en contacto con el subproducto, no solo al vehículo, remolque

o contenedor). La limpieza y desinfección de vehículos debe realizarse en las instalaciones de la planta o establecimiento donde se descarguen los subproductos o en el centro de limpieza y desinfección autorizado más próximo.

Los contenedores reutilizables deberán dedicarse al transporte de un determinado subproducto, siempre que sea necesario para evitar la contaminación cruzada. Para poder dedicarlos al transporte de diferentes subproductos, deberán contar con autorización expresa.

Los vehículos, cisternas o tanques destinados al transporte de alimentos líquidos, en polvo o granulados, son de uso exclusivo alimentario.

El vehículo, contenedor, caja y cualquier otro material de envasado que se utilizan para el transporte, han de etiquetarse de forma visible e indeleble, indicando la categoría y con la leyenda y según el código de color correspondiente a su categoría:

- > "MATERIAL DE CATEGORÍA 1" "SOLO PARA ELIMINACIÓN"; **color negro**
- > "MATERIAL DE CATEGORÍA 2" "NO APTO PARA EL CONSUMO ANIMAL"; **color amarillo**
- > "MATERIAL DE CATEGORÍA 3" "NO APTO PARA EL CONSUMO HUMANO"; **color verde**

El anexo VIII del Reglamento 1069/2009 contempla otras menciones específicas para subproductos concretos, como estiércol y contenido del tubo digestivo: "ESTIÉRCOL"

El Real decreto 1528/2012, crea el registro de establecimientos, plantas y operadores SANDACH para el territorio nacional en aplicación del Reglamento 1069/2009, en el que se inscribirán todos aquellos que comuniquen una actividad relacionada con SANDACH. Aquellos que figuran autorizados a fecha de entrada en vigor de la normativa, se incluyen de oficio en el registro. Respecto al **registro**:

El operador que realiza la actividad de transporte de SANDACH, entendida como las operaciones de recogida y traslado directo a una

planta o establecimientos autorizado, sin almacenamiento, transferencia o manipulación intermedia debe comunicar una **información mínima** con los datos del transportista (nombre, domicilio, teléfono de contacto) y los datos del medio de transporte (matrícula del vehículo o remolque o en su caso, identificación del contenedor), con indicación de la categoría, del tipo de subproducto a transportar (descripción y categoría), operaciones/actividades a realizar y ámbito del transporte (nacional, comunitario o internacional). Se proporcionará un formulario que facilite la comunicación de toda la información necesaria.

No se trata de una autorización. La **responsabilidad** del cumplimiento de la normativa SANDACH y la veracidad de los datos comunicados, así como el cumplimiento del resto de la normativa aplicable es del operador. Se incluirá en el programa de controles oficiales y se grabará la información relativa a la actividad (si bien no se hacen públicos los datos de carácter personal) en una base de datos informatizada que puede consultar en el apartado "consulta pública establecimientos" de la siguiente dirección de la página Web SANDACH: <http://sandach.magrama.es/Publico>

El transportista que debe incluirse en el Registro SANDACH, es el operador que realiza la actividad de transporte, que es titular de los medios de transporte (propietario o que disponga de otra forma de los mismos, ya sea por arrendamiento, cesión o usufructo documentado según la normativa vigente de aplicación).

Se entenderán como **medios de transporte** que son objeto de registro:

- **Vehículo autopropulsado:** "camión con cabecera y caja/cisterna unidos" (se entenderían que constituyen una unidad de transporte única).
- **Contenedor:** contenedor/cisterna donde se introduce la mercancía para ser transportada sobre el "esqueleto del camión por carretera". (Se entiende que son estructuras homologadas, especialmente diseñadas para el transporte de mercancías sobre plataformas porta contenedores que deben de disponer de las estructuras de fijación adecuadas).
- **Remolque** vehículo no autopropulsado destinado al transporte de mercancías mediante una cabeza tractora.
- En la definición de **envases** se incluirían otros contenedores, cajas, bidones... cuyo uso responda a la necesidad de proporcionar la solidez, estanqueidad o facilitar el transporte de otra forma, que no proporciona el vehículo, remolque o contenedor por sí mismos.

Los titulares exclusivamente de cabezas tractoras, remolques plataforma, o vehículos portacontenedores o de otros tipos de contenedores, cajas, bidones, envases, embalajes utilizados para proporcionan la rigidez y hermeticidad necesarias en cada caso, **no se incluirían en el registro**. Solo se incluirían, los que dispusieran de alguno de los medios de transporte definidos (vehículo autopropulsado, contenedor o remolque).

Otras actividades relacionadas con plantas o establecimientos de subproductos o productos derivados donde se realicen una o varias actividades de transformación por cualquiera de los métodos de procesamiento o alternativos autorizados, de incineración o co-incineración, manipulación y almacenamiento, fabricación de abonos o enmiendas del suelo orgánicos, uso como combustible, producción de biogás o compost, precisan además **AUTORIZACIÓN**. La clasificación de actividades sujetas a autorización puede consultarse en el artículo 24º del Reglamento 1069/2009. En este caso el registro e la

actividad y medios de transporte se lleva a cabo con la autorización

Las actividades vinculadas al transporte que impliquen almacenamiento, aunque sea sin descarga de la mercancía y las transferencias de mercancía de un vehículo a otro se incluyen en las actividades de almacenamiento y precisan autorización.

Todos los transportes se acompañan de un documento comercial, que se conservará durante un periodo mínimo de 2 años y se extenderá por triplicado (original y dos copias). Una copia se quedará en origen al comenzar el movimiento. El original acompañará al envío hasta su destino final, y será conservada por el receptor final de la mercancía. El transportista conservará la otra copia.

El documento comercial para intercambios intracomunitarios, se recoge en el anexo VIII del Reglamento 142/2011. Algunos subproductos pueden precisar certificado sanitario.

El documento comercial para movimientos nacionales debe recoger el contenido mínimo del anexo II del Real decreto 1528/2012.

Se cumplimenta **en su totalidad** antes de la recogida de los subproductos, incluidos los datos del transporte y destino, excluidos los datos reservados para la confirmación en destino y declaraciones firmadas del transportista y receptor. Han de estar numerados (un número único para cada uno).

Se presume que la **responsabilidad de la veracidad de los datos** reflejados en el documento se distribuye de la siguiente manera:

Expedidor: datos sobre el establecimiento de origen; datos sobre la mercancía objeto de movimiento, incluidas la categoría y la cantidad (kilogramos, litros u otras unidades) en origen; fecha de expedición; firma de conformidad.

Receptor: datos sobre el destino; la cantidad (kilogramo., litros u otras unidades) de la mercancía en destino y fecha de llegada; firma de conformidad.

Transportista: datos sobre el transportista y el medio de transporte; firma de conformidad.

Corresponde al establecimiento de origen la correcta categorización de los subproductos animales o los productos transformados, y si no es este establecimiento quien emite el documento comercial, la comunicación de los datos relativos a la mercancía al operador o autoridad competente encargado de expedirlo.

El responsable de redactar el documento le asignará un número de identificación que permita identificarlo de manera única dentro de su registro de envíos.

Toda persona que envíe reciba o transporte subproductos, deberá llevar un registro actualizado de los envíos. Contendrá la información mínima que se exige en el capítulo IV del Anexo VIII del Reglamento 142/2011, en el que se incluya la siguiente información relativa a

1. descripción del material (categoría y menciones), la especie animal para el material de la categoría 3 y los productos transformados derivados destinados a ser usados como pienso y para cadáveres y cabezas, el nº de marca auricular.
2. la cantidad de material.
3. la fecha en la que el material sale de los locales.
4. el lugar de origen del material.
5. el nombre y dirección del consignatario (destinatario) y, en su caso, su número de autorización. ■

Funcionamiento de las comunicaciones previas para conductores desplazados en Italia (Cabotaje)

Como bien saben, Italia publicó la transposición de la Directiva 2014/67 al ordenamiento interno de dicho país, mediante el Decreto Legislativo 136/2016, que abarca a todos los sectores, y que exigirá a los transportistas que vayan a realizar operaciones de cabotaje en Italia el pago a sus conductores desplazados del salario mínimo italiano (no existe salario mínimo interprofesional, pero sí un salario mínimo de tipo convencional para el transporte y la logística de 11 euros por hora) y a enviar una comunicación previa al desplazamiento así como a nombrar a un representante en el país.

Dicho Decreto establecía en su artículo 10 que el Ministerio de Trabajo y Políticas Sociales debía publicar a su vez otro Decreto, antes del 21 de agosto, donde definiera el modo de comunicación de la operación de desplazamiento en el caso de un servicio de cabotaje (transporte interno con origen y destino en Italia).

A tal objeto, el pasado 27 de octubre se ha publicado con retraso en la 'Gazzetta Ufficiale' italiana el Decreto del Ministerio de Trabajo del 10 de agosto de 2016 correspondiente al funcionamiento de la Comunicación previa de trabajadores desplazados en el marco de una operación de servicios.

El contenido del Decreto entrará en vigor a los 60 días de la fecha de publicación en la Gaceta Oficial (próximo 26 de diciembre).

A partir del 26 de diciembre la empresa que realice una operación de cabotaje en Italia tendrá la obligación de comunicar el desplazamiento al Ministerio de Trabajo dentro de las 24 horas del día antes del inicio de la prestación y de comunicar todas las posibles modificaciones posteriores dentro de los 5 días. El incumplimiento de esta obligación implica la aplicación de una sanción administrativa de 150 a 500 euros por cada trabajador afectado.

El último decreto publicado define las normas y reglas para la transmisión

electrónica de estas comunicaciones al Ministerio de Trabajo, mediante la introducción de un nuevo modelo llamado "UNI_Distacco_UE" actualizado periódicamente por decreto directoral y disponible en la página web del Ministerio de Trabajo.

El decreto se refiere a 3 anexos diferentes:

- **Anexo A** - Contiene el modelo "UNI_Distacco_UE", consta de 5 secciones, con respecto a los datos de identificación del proveedor de servicios (empresas que desplaza o agencia de suministro establecida en el extranjero), del representante del proveedor de servicios (sujeto efectivamente domiciliado en Italia, a cargo de envío y recepción de documentos, con facultades de representación para el mantenimiento de las relaciones con los interlocutores sociales), del sujeto que utiliza al desplazado (usuario del trabajador desplazado), del desplazamiento (con duración y lugar de desplazamiento, así como con los datos del trabajador desplazado) y del envío. El anexo también se compone de una guía de compilación, describiendo cada campo individual a rellenar, el carácter obligatorio o no de la compilación y las modalidades de codificación de campo.

- **Anexo B** - Este es un archivo de Excel que identifica la versión del modelo

"UNI_Distacco_UE".

- **Anexo C** - Contiene la modalidad técnica para la recogida y transmisión de las comunicaciones de inicio, cambio o cancelación.

NOTA:

De momento el modelo publicado por el Ministerio de trabajo italiano no tiene la aplicación telemática efectiva en su página web, se limita a un pdf con la descripción del mismo.

Por el momento el "sistema informático distacco SID", que será utilizado para el envío de todas las comunicaciones, no está todavía operativo, el Ministerio del trabajo tendrá que crear un enlace en la página web pero de momento no hay noticia de cuándo lo hará.

Esperamos que con antelación suficiente a la fecha del 26 de diciembre este habilitada la aplicación telemática correspondiente para hacer efectiva la comunicación previa, así como unas instrucciones claras del procedimiento y del contenido de la figura del representante en Italia.

Adjuntamos el enlace a la página web del Ministerio donde aparece la documentación publicada:

<http://www.lavoro.gov.it/strumenti-e-servizi/Distacco-transnazionale/Pagine/default.aspx> ■

NUEVAS SENTENCIAS

favorables en las reclamaciones a la S.S.



La CETM tiene conocimiento de la existencia de nuevas sentencias de tribunales contenciosos-administrativos que estiman las demandas de empresas de transporte de mercancías por carretera, en las reclamaciones a la Seguridad Social por ingresos indebidos en la cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

Un juzgado de lo contencioso-administrativo de Barcelona, otro de Lugo, y otro de Las Palmas de Gran Canaria han estimado íntegramente las demandas de numerosas empresas transportistas que solicitaban la devolución de lo ingresado indebidamente, al considerar que debían

haber cotizado por sus conductores por el porcentaje previsto para el CNAE de la actividad, un 3,70%, en vez de por la ocupación f) del Cuadro II de la Tarifa de Primas, un 6,70%.

Las sentencias condenan a la Tesorería General de la Seguridad Social a abonar a las empresas transportistas el 3% de lo cotizado por sus conductores en esta materia, añadiendo los intereses legales correspondientes. El juzgado de Lugo, además, condena en costas a la Seguridad Social.

La CETM recibe con satisfacción la aparición de nuevas sentencias que ratifican nuestra postura, y que confirman que

Las empresas de transporte de mercancías por carretera tienen derecho a la devolución de lo ingresado indebidamente por el citado concepto. CETM confía en que se generalice este criterio, al entender que se ha producido un enriquecimiento injusto por parte de la Seguridad Social en perjuicio de los empresarios de transporte de mercancías por carretera de nuestro país. ■



inter
naves

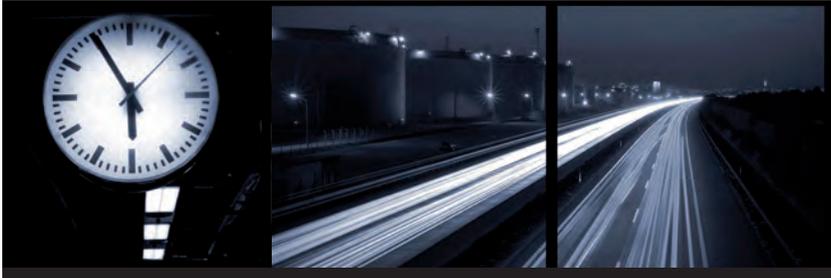
*Soluciones en Gestión
de Espacios Industriales*

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

607 63 01 01

www.internaves.es

OBLIGACIÓN de registrar la jornada de trabajo



En las últimas semanas hemos recibido numerosas consultas en relación con si existe o no obligación de registrar la jornada de trabajo de todos los trabajadores, con motivo de la interpretación que la Sala de lo Social de la Audiencia Nacional ha hecho del artículo 35.5 del Estatuto de los Trabajadores, así como de la existencia de una campaña de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social para controlar el cumplimiento de esa obligación entre las empresas de transporte por carretera.

Para analizar esta cuestión, y dada la confusión que esta información está provocando en muchas empresas, creemos que conviene diferenciar entre los trabajadores móviles del transporte por carretera y el resto de trabajadores.

A. Obligación de registrar la jornada de trabajo de los trabajadores móviles del sector.

Con motivo de la transposición de la Directiva 2002/15/CE, en 2007 se modificó el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo para, entre otras muchas cuestiones, introducir en el apartado 5 de su nuevo artículo 10 bis, que se ocupa de los trabajadores móviles del transporte por carretera, lo siguiente:

“5. El empresario será responsable de llevar un registro del tiempo de trabajo de los trabajadores móviles. Este registro se conservará, al menos, durante tres años después de que finalice el período considerado. El empresario estará obligado a facilitar a los trabajadores móviles que así lo soliciten una copia del registro de las horas trabajadas”.

Desde la citada transposición, por tanto, los empresarios de transporte por carretera tienen la obligación de registrar la jornada de trabajo de cada uno de sus trabajadores móviles, conservar ese registro durante al menos tres años, y facilitar a los interesados que lo soliciten una copia del registro de sus horas de trabajo.

No existe ningún modelo 'oficial' para llevar a cabo el citado registro, por lo que el empresario puede optar por la fórmula o el formato que más le interese. Recurrentemente se nos pregunta sobre si la información que se obtiene del tacógrafo digital es válida a efectos de registro de tiempo de trabajo, ante lo cual parece que la respuesta ha de ser afirmativa; no obstante, tenemos que realizar las siguientes observaciones:

- La empresa tendría que conservar la



información del tacógrafo tres años.

- La información que se obtenga deberá reflejar con claridad el tiempo de trabajo del conductor por cada día de trabajo, totalizándola después por meses y por años.

- Si se utilizan los datos del tacógrafo digital como registro del tiempo de trabajo la empresa estaría 'dando el visto bueno' a lo que se deduzca de los mismos, o lo que es lo mismo, aceptando que el número de horas de trabajo que reflejen esos datos es el correcto. Ante esta circunstancia, no creemos que fuera a ser de utilidad el hecho de que el empresario se reservase la posibilidad de discutir la veracidad del número de horas de trabajo reflejadas, pues eso equivaldría a admitir que el empresario no ha llevado a cabo, de hecho, el registro del tiempo de trabajo.

Por todo lo anterior, consideramos que sería más aconsejable que el empresario utilizase los registros del tacógrafo como 'fuente', entre otras posibles, de donde obtener la información para, después, en otro documento, formalizar el registro del tiempo de trabajo de cada conductor; en este segundo documento, el empresario no tiene por qué respetar fielmente la información del tacógrafo (la relativa al tiempo de conducción es evidente que sí, ya que es indubitada), por lo que si tiene dudas sobre, por ejemplo, el número de horas recogido como 'otros trabajos', podrá reflejar lo que estime más adecuado a la realidad aunque no coincida con lo señalado por el conductor. Evidentemente, en caso de conflicto, el empresario tendrá que estar en condiciones de defender su posición.

B. Obligación de registrar la jornada de trabajo de los demás trabajadores.

En virtud de lo que establece el artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores, los tribunales han entendido tradicionalmente que no existe una obligación genérica de registro del tiempo de trabajo para todas las empresas, sino que solo será exigible cuando los trabajadores realizan horas extraordinarias. Esta afirmación cuenta con excepciones, por supuesto, como es el caso de los trabajadores móviles de nuestro sector a los que nos acabamos de referir, o el de los trabajadores con contrato a tiempo parcial, para los que el artículo 12 del Estatuto de los Trabajadores establece también la obligación del registro de sus horas de trabajo.

La Sala de lo Social de la Audiencia Nacional ha modificado el citado criterio y estima ahora que el registro diario de la jornada es obligatorio en relación con todos los trabajadores, realicen o no horas extraordinarias y trabajen tanto a tiempo parcial como a tiempo completo.

Conviene recordar que, si se realizan horas extraordinarias, las empresas deberán informar mensualmente de las mismas a la representación legal de los trabajadores, entregando copia de los resúmenes a los que alude el artículo 35.5 del Estatuto de los Trabajadores, tal como dispone la disposición adicional tercera del antes citado Real Decreto 1561/1995.

Si pincha en <https://drive.google.com/file/d/0B4bdVciFwskucHotTmRac0xwZzQ/view>, tiene a su disposición la Instrucción 3/2016 de la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, sobre intensificación del control en materia de tiempo de trabajo y de horas extraordinarias, donde se incluye, entre otras

cuestiones, el control sobre la obligación del registro de la jornada de trabajo y el respeto a los derechos de información de los representantes de los trabajadores en esta materia.

De acuerdo con la citada Instrucción, la selección de empresas a inspeccionar se llevará a cabo en base a los dos criterios siguientes:

- **Número de trabajadores de la empresa, debiendo seleccionar aquellas que tengan entre cuatro y cincuenta trabajadores.**
- **Rama de actividad a que dichas empresas pertenezcan, de acuerdo con el CNAE. Se seleccionarán empresas pertenecientes a las secciones C, G, K y Q del CNAE.**

La Instrucción añade que tan solo un 10% del total de órdenes de servicio podrá cumplimentarse, según el criterio de cada Jefatura de la Inspección, mediante la actuación en empresas pertenecientes a otras secciones del CNAE.

Como la actividad de transporte y almacenamiento se corresponde con la sección H del CNAE y, por tanto, no está incluida entre las seleccionadas por la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, y como la Instrucción se refiere a muchos factores relacionados con la jornada de trabajo y no solo al aspecto que estamos analizando, desconocemos la información sobre la que se ha basado la divulgación, en diversos medios de comunicación sectoriales, de la noticia de que la Inspección de Trabajo y Seguridad Social ha comenzado una campaña de inspección para controlar el cumplimiento de esta 'nueva' obligación, y en la que se hace especial hincapié en las empresas de transporte. ■

SRR
SOLDADURA DOBLE R

ESPECIALISTAS en:
Aluminio • Inoxidable 316 / 309 / 308
Duplex • Superduplex • Acero al carbono

Empresa autorizada en reparación de cisternas de mercancías peligrosas

Pruebas de presión

Reparación en chasis semirremolque, cajas, tautliners, quintas ruedas...

POLÍGONO DE ARGAME
 C/ Picu Castiellu, Parcela G-26
 Morcín - Asturias
 Tel. 984 296 361 - 684 642 322
 soldaduradobler@gmail.com

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" nº95 33393 Gijón.
Tel.: 985320252
www.carroceriasomonte.com

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

Síguenos en facebook

Distribuidor oficial:



REMASAL
REPARACIONES MECÁNICAS AVILÉS S.L.

Remasal
Avda. Gijón nº 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** **ZF**



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



FABRICANDO EN ASTURIAS DESDE 1956



Asmecca
C/Alejandro Goicoechea Oriol
Nº 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



Varios

NUEVO CURSO

MANEJO CARRETILLAS ELEVADORAS

Abierto plazo de inscripción
Información e inscripciones
985 17 50 52

OFERTA EMPLEO

SE NECESITA AUTÓNOMO

con camión propio con plataforma y capacidad 14/16 pallets

Interesados enviar C.V.
autonomo.transporte@outlook.es

- 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

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


PRENDES-OIL
 Centro integral de lavado
 para vehículos industriales

Cita previa:
 635727860
 985887984

Antigua Carretera Gijón-Aviles, pk 9'6; Entre Polígonos de Falmuria y Tabaza, Junto gasolinera Cepsa en Prendes - Carreño.
Especialistas en Limpieza de Cajas de Aluminio

6 Servicios empresariales


ASCOR
 COMPAÑÍA DE SEGUROS, S.A.

Ascort
 -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, 1º C
 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

SOLUCIÓN
 para
 tu camión

Plan **“TODO ENCAJA”**

PYMES · AUTÓNOMOS
EMPREENDEDORES



¿Necesitas ampliar tu flota de vehículos?



**CAJA RURAL
DE ASTURIAS**

**Nueva financiación
“Línea Transporte”**

Dirigida a empresas de transporte que necesiten adquirir vehículos industriales.

- Financiación del 100% del coste del vehículo en las condiciones más ventajosas.
- Tanto para vehículos nuevos como usados.

Infórmate en cualquiera de nuestras oficinas.

Estamos muy cerca de ti



112 oficinas
en Asturias



114 cajeros a
tu disposición



Nuestra página web
www.cajaruraldeasturias.com/plantodoencaja



Redes sociales



App para tu
smartphone o tablet