



SAN CRISTÓBAL

2016

¿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

■ JAVIER FERNÁNDEZ | PRESIDENTE DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS



Un sector estratégico

La Asociación de Empresarios de Transporte, Logística, Aparcamiento y Actividades Afines (ASETRA) me da la oportunidad de trasladaros un afectuoso saludo con motivo de la celebración de San Cristóbal. Aprovecho también para destacar vuestra trayectoria y trabajo, así como la relevancia de lo que representáis como colectivo para nuestra comunidad autónoma.

Vuestro recorrido como asociación en defensa de los intereses del sector suma ya varias décadas. Muchos años en los que el camino no siempre ha sido fácil y en los que la tenacidad y la constancia, el esfuerzo y el afán de superación, os han guiado para seguir siempre adelante.

Representáis un sector estratégico para la economía, capaz de impulsarla y hacerla avanzar, y que sostiene miles de empleos en el Principado. Sois un colectivo muy valioso en el presente y con el potencial necesario para labrar un futuro de oportunidades, donde la formación e innovación son claves para mejorar la competitividad de las empresas.

No digo nada nuevo si me refiero a la disposición al diálogo y a la cooperación para trabajar en común por parte de este Gobierno autonómico. Os hago llegar el reconocimiento a la labor de ASETRA y el deseo de que sigáis trazando las rutas de un futuro mejor. Disfrutad de la merecida jornada festiva. ■

EL NUEVO XF, EL MEJOR DE LA HISTORIA

DAF presenta el nuevo XF. El punto de referencia en el transporte por carretera de larga distancia. Diseñado para obtener una eficiencia máxima de transporte. Con un nuevo motor PACCAR MX-13 Euro 6 de 12,9 litros. Un chasis y exterior completamente nuevos y un atractivo diseño. Junto con un interior muy moderno ofreciendo un espacio líder en su clase y el máximo confort. El mejor XF de la historia, tanto para operadores como conductores.



EURO 6

Avda. de Langreo, s/n 33180 NOREÑA (ASTURIAS) - Tlf.: 985 74 09 90 / Fax: 985 74 26 84

REPARACIONES, COMERCIAL Y
REPUESTOS, S.A.

RCR

CONCESIONARIO OFICIAL

DAF

 Stoneridge

CENTRO TACÓGRAFOS DIGITALES

 jaltest

DIAGNOSIS MULTIMARCA

■ **OVIDIO DE LA ROZA BRAGA** | PRESIDENTE DE ASETRA

Sin dar nunca, la batalla por perdida



Concluimos el primer semestre del año y nos acercamos a la Festividad de San Cristóbal ciertamente esperanzados, después de dejar atrás una crisis brutal que ha lastrado nuestra actividad durante meses, pero sin perder de vista la terca realidad, ni caer en falsos optimismos.

Esperamos, por supuesto, y para bien, que, antes de final del ejercicio, se superen numerosos handicaps y se despeguen otras tantas incógnitas, tanto en el mercado interior, para poder seguir creciendo, como en el seno de la propia UE, donde cada país, cada día con más intensidad, intenta defender sólo y exclusivamente sus propios intereses, olvidando por completo el espíritu que inspiró la creación de la misma.

En este horizonte, y aunque tenemos aún muchos temas por definir interiormente, como la fiscalidad, nuestra relación con los cargadores, la igualdad de condiciones en los contratos de transportes, nuestro país, España, tiene que jugársela con la exportación, y apostar definitivamente por los agentes que la hacen posible.

Sin caer en la ingenuidad de pensar que las cosas se arreglarán por si solas, debemos plantear los problemas con toda la crudeza.

Las expectativas que nos generamos a finales del año pasado, tanto en Asturias como en el resto de España, están empezando a caer y los indicadores de los que actualmente disponemos no nos aportan demasiada confianza de cara al 2017.

Las empresas tractoras asturianas, como Arcelor, Azsa o Clas siguen siendo potentes y marcando las pautas, a la vez que el Puerto de Gijón continúa siendo una infraestructura de primera magnitud, pero desgraciadamente sigue infrutilizada.

En todo caso, en un mundo cambiante, nuestro sector ha sabido adaptarse y remontar las dificultades. Lo ha hecho, adaptándose al uso de las nuevas tecnologías TICs, a la vez que nuestros vehículos lo hacían medioambientalmente y nuestras empresas se recomponían finan-





“

Tenemos que hacernos valer como sector, con todas nuestras fortalezas.

ciaramente, en ausencia de cualquier crédito externo.

Lo estamos haciendo bien, pero necesitamos mucho más compromiso por parte de las administraciones y también mucha mayor unidad asociativa.

En un momento de crisis de las instituciones, como el que vivimos actualmente, en España, abocados al incierto resultado de unas nuevas elecciones y a las tensiones que se viven en toda Europa, no podemos olvidar que a través de los lobbys, en muchas ocasiones, se alcanzan soluciones

a muchos problemas, impensables desde el individualismo, y nosotros no nos podemos quedar la margen.

Tenemos que hacernos valer como sector, con todas nuestras fortalezas. No podemos dar la batalla por perdida. Tenemos que defender lo nuestro. Superando el escepticismo, al margen incluso de las personas que dirigen puntualmente las instituciones.

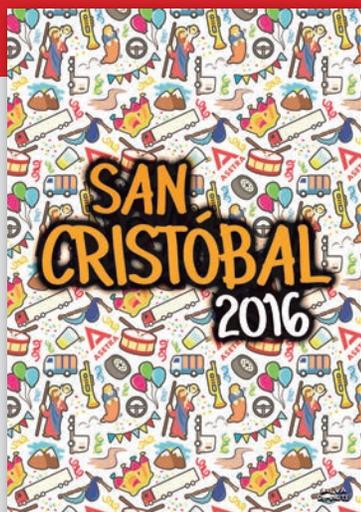
Ante una nueva edición de San Cristóbal, una celebración que nos hermana y en cuya organización trabajamos duramente, me gustaría for-

mular un deseo, bueno, dos al mismo tiempo.

Ojalá que estas fiesta perdure muchos años más, porque ello significaría dos cosas: Nuestra propia capacidad de sobrevivir, de constatar que seguimos estando ahí, que la organización sabe superar los momentos difíciles y tiene un futuro brillante y, dos, no menos importante, que tiene firme voluntad de continuidad y de llevar el proyecto iniciado hace casi 35 años hacia el futuro.■

Que así sea, y todos lo veamos.
Feliz San Cristóbal a Todos.

2016



SAN CRISTÓBAL es una iniciativa de la ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE Y APARCAMIENTOS DE ASTURIAS (ASETRA)

C/ Jerónimo Ibrán, n°1-1°B
33001 OVIEDO
Teléfono: 985 11 80 04
Fax: 985 29 81 41

PRODUCE:

Leaders Comunicación
Río San Pedro, 10, 7º C
Tel.: 985 220 019
33001 OVIEDO
info@leaderscomunicacion.com

IMPRIME:

Gráficas APEL

DEPÓSITO LEGAL:

AS-2187/2002

ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



Sumario

SALUDAS:

- **Javier Fernández**, Presidente del Principado de Asturias..... 3
- **Ovidio de la Roza**, Presidente de ASETRA 5
- **Alberto González**, Director General de Fade.....9
- **Félix Baragaño Suárez**,
Presidente de la Cámara de Comercio de Gijón11

PROGRAMA DE ACTOS FESTIVIDAD DE SAN CRISTÓBAL

OPINIÓN:

- **Ignacio Sánchez Vicente**, Periodista, Director de Asturias Mundial 13
- **Luis José de Ávila**, Periodista 14

ENTREVISTA:

- **Mª Belén Fernández González**, Consejera de Infraestructuras,
Ordenación del Territorio y Medio Ambiente 16

HOMENAJEADOS SAN CRISTÓBAL :

- **Eliseo Pérez Bravo**, Operadores Transportes Eliseo.....20
- **Álvaro Fernández Álvarez**, Transportes Feralsa 24
- **Santiago López Fernández**, Transportista Autónomo y chofer..... 28

NOTICIAS DEL SECTOR:

- Gestión de flotas32
- Acuerdo Multilateral M-291 para el transporte de mercancías peligrosas
por carretera33
- Directrices para el transporte de alimentos destinados
a consumo humano.....34
- Márgenes de error, en los excesos de peso.....37
- Régimen actual del uso del Certificado de Actividades.....38

Anunciantes:

- ASCOR
- LIBERBANK
- CAJA RURAL DE ASTURIAS
- COOPERATIVA AVILESINA
- TRANSPORTES ANA
- TRC RECAMBIOS
- ASTURCOOP
- TRANSINSA
- RCR-DAF
- VEHINSA- RENAULT TRUCKS
- INTERNAVES
- CARROCERÍAS LA RUEDA
- COBANORSA

Colaboradores:

- ASCOR
- LIBERBANK
- MARIÑO SL
- DISTECABLE
- TRANSPORTES GEFCO
- VEHINSA

ASETRA agradece la colaboración de todas las empresas, entidades financieras, firmas comerciales y colaboradores en general, que con sus inserciones publicitarias y aportaciones han hecho posible un año más la realización de esta revista, con motivo de la festividad de San Cristóbal.



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)
Y REPARACIÓN (asesoramiento técnico)

Empresa certificada



ALTERNADORES
Y PUESTAS
EN MARCHA



BOMBAS



COMPRESORES
DE AIRE
ACONDICIONADO



SUSPENSIONES
NEUMÁTICAS



TURBOS



ENGRASES
CENTRALIZADOS



HIDRÁULICA
NEUMÁTICA



TACÓGRAFOS
(ANALÓGICOS Y
DIGITALES)
REVISIÓN-PRECINTADO



CAJAS DE
DIRECCIÓN



LIMITADORES
DE VELOCIDAD



CALEFACTORES



BOMBAS
ELÉCTRICAS
DIRECCIÓN



TRANSMISIONES



ELECTRÓNICA



COLUMNA
DIRECCIÓN
ELÉCTRICA



CREMALLERA
DIRECCIÓN
ELÉCTRICA



DIRECCIONES
ASISTIDAS



VENTILADORES



Servicio de entrega y recogida

Tlf.: 985 744 553

■ ALBERTO GONZÁLEZ MENÉNDEZ | DIRECTOR GENERAL DE FADE



Unión y Futuro

Amistad, hermanamiento, unión...son palabras que definen la fiesta que cada año por el mes de julio organiza ASETRA.

Una fiesta que tiene para mí un especial significado y a la que me siento muy unido por lazos que trascienden el ámbito profesional para entrar de lleno en el del afecto personal.

Ni los años más duros de la crisis han podido con esta cita, ni con vuestra capacidad de convocatoria ni con vuestra ilusión.

No la perdáis nunca. Sé de vuestros problemas y preocupaciones: el estado de las carreteras, la seguridad personal de los conductores, los megatrailers, la dispersión normativa que os atenaza... problemas para los que os ofrezco todo el respaldo y el apoyo que FADE os pueda prestar.

Pero también sé de vuestra capacidad de superación y del liderazgo de vuestra asociación, del que os podéis sentir legítimamente orgullosos.

Sois, en vuestra escala, uno de los mejores ejemplos de la unión empresarial que FADE siempre ha defendido, y que nos ha llevado a representar con dignidad y eficacia a los empresarios asturianos, entre los que los empresarios del transporte ocupáis un lugar primordial, tanto por vuestro peso específico como por vuestra implicación en el conjunto de economía asturiana.

Con todo mi afecto, os deseo un Feliz San Cristóbal.■



Sin dejar jamás de rodar



DESDE 1965
TRANSPORTES ANA
50 ANIVERSARIO

Disponemos de vehículos de frecuencia diaria con salida desde Asturias y Santander hacia distintos puntos de la Península Iberica.

Nuestras rutas incluyen puntos estratégicos como son Levante, Madrid, Cataluña, Burgos y todo el corredor Cantábrico, igualmente a Portugal, Italia y Francia.

Dentro del tipo de vehículos de los que nuestra empresa dispone contamos con los siguientes configuraciones:

- Cajas para transporte de chatarra.
- Bañeras para Áridos, Asfaltos, Minerales, Carbones y Abonos.
- Plataformas Tauliner con cunas integradas para productos siderúrgicos (bobinas), Alambrón, Chapa y Vigas.
- Plataformas portacontenedores basculantes.
- Cisternas de pulverulentos normales y ADR.
- Vehículos ADR.
- Vehículos rígidos basculantes (3 ejes).
- Góndola para transporte de Maquinaria.
- Báscula de pesaje.
- Palas cargadoras.



■ **FÉLIX BARAGAÑO SUÁREZ** | PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE GIJÓN



El papel transcendental del transporte en la internacionalización de nuestras empresas

Concluido ya el primer semestre de este año 2016, celebramos nuevamente el día de San Cristóbal, y todavía con muchos frentes abiertos por resolver, tanto en lo que se refiere al sector del transporte como al resto de actividades económicas. No obstante, me resisto a desaprovechar la oportunidad que me brinda ASETRA en tan señaladas fechas, para tratar de ofrecer algunas reflexiones.

Es cierto que la situación económica ha experimentado cierta mejoría en los últimos dos años, con noticias positivas en muchos de los indicadores económicos que manejamos habitualmente, si bien la incertidumbre política interna del último año, así como la problemática exterior con el desafío terrorista o las dudas en la Unión Europea a cuenta del Brexit, nos hacen transitar permanentemente por terrenos movedizos.

Esta situación inestable afecta a todos los sectores, pero especialmente al transporte, como elemento transversal de cualquier actividad en el que además preocupa sobremedura el futuro de los Megatrailers por los problemas de circulación y seguridad que puedan añadir a los ya existentes.

Además, siguen pendientes de resolver temas tan cruciales para nuestro sector como la variante de Pajares o la definitiva redimensión de la Zona de Actividades Logísticas e Industriales de Asturias.

Debemos, por tanto, tratar de acompañar esas medidas macroeconómicas y estructurales que se están abordando, con el reconocimiento de las realidades que nos hacen ser competitivos, como el liderazgo tradicional en el Sistema Portuario Español en movimiento de

graneles sólidos, y el esfuerzo llevado a cabo en la potenciación la mercancía general, tanto rodada como contenerizada. Este empuje no sería posible, sin el apoyo de transportistas que confían y apuestan por esos servicios.

Por otra parte, el incremento de la actividad exportadora, debe servir de estímulo para el sector, llamado a jugar un papel trascendental en la internacionalización de las empresas asturianas.

Concluyo poniendo a vuestra disposición nuestra querida CÁMARA, así como con una invitación formal a todo el sector para que participen activamente en la Feria Internacional de Muestras de Asturias, que este año celebra su 60 edición y en la que, como ya es tradicional, celebraremos especialmente el Día del Transporte. ■

SAN CRISTÓBAL 2016



ASETRA
CETM ASTURIAS

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



PROGRAMA DE ACTOS



- 10,30 h.** Concentración de automóviles, camiones y cabezas tractoras, y salida del Palacio de Deportes de Oviedo(*).
- 11,00 h.** Salida en caravana hacia Gijón con los automóviles engalanados, acompañados de música y de la charanga "Paentamala".
- 13,00 h.** Llegada al Lllagar.
- 13,30 h.** Misa cantada por el CUARTETO TORNER, en el recinto del lllagar.
- 14,30 h.** Gran espicha asturiana con cordero a la brasa.
- 15,00 h.** Entrega de placas e insignias a los "Homenajeados del Año".
- 17,00 h.** Campeonatos de cartas, gymkhana, diversos juegos para niños y adultos.
- 19,00 h.** Romería.
- 21,30 h.** Cena espicha con pinchos y taquinos.
- 22,00 h.** Verbena.



TROFEOS Y REGALOS PARA LOS CONCURSOS DEL BAILE, DE LA ESCOBA Y DE LA PATATA.

CARRERA DE SACOS, JUEGO DE PARCHÍS, MUS, TUTE, SACABOLAS, JUEGO DE LA SILLA, DIÁBOLO, GYMKHANA INFANTIL Y MAYORES, ETC.

SORTEO DE REGALOS PARA ASISTENTES.

GRAN TÓMBOLA CON IMPORTANTES PREMIOS.

ROMERÍA Y VERBENA AMENIZADAS POR LA ORQUESTA "LA ORQUESTINA".



■ **IGNACIO SÁNCHEZ VICENTE** | PERIODISTA, DIRECTOR DE ASTURIAS MUNDIAL



Y, de lo mío ¿qué?

redacción@asturiasmundial.com

OPINIÓN

En las dos pasadas campañas --y larguísimas pre-campañas-- electorales estuve buscando con interés alguna referencia por parte de los 'ponentes' a los problemas, necesidades y reivindicaciones de un sector esencial para la vertebración económica y el funcionamiento mismo del modelo de sociedad en la que vivimos: El Transporte por carretera. ¿Saben lo que encontré? Ni papa, oiga. Ni una migayina.

Y mira que hay. Además del tercer carril, los accesos a la Zalia o la Autopista del Mar de Gijón que Mariano se llevó pa Vigo, que asomaron un poco la patuca en campaña, está el aumento de los robos en transportes --por desgracia, un blanco fácil cuando se dan determinadas circunstancias--, o la costumbre generalizada de aprovechar el mantra de la crisis para --tenga el cliente tesorería o no-- dilatar los pagos, en ocasiones hasta parecer aquello de 'treinta, sesenta y no vengas'--.

Y, de mano, para presionar y presionar descuentos en tarifa que ponen al límite de la rentabilidad, o lo superan por abajo, la operación comercial.

Luego está lo de una Europa convulsa, en la que hay una vuelta de los estados a un proteccionismo nada compatible con la libertad de tráficos y negocio que inspira y

fundamenta el espíritu de la Unión Europea.

Ahí están casos como el de Francia, que a nuestros transportistas, que ya regresan con el viento de cara por una legislación que complica por su rigidez el descanso semanal del conductor, todavía se lo ponen más jodido.

Y vendrán más problemas si Bruselas decide liberalizar el acceso al mercado, como está anunciado.

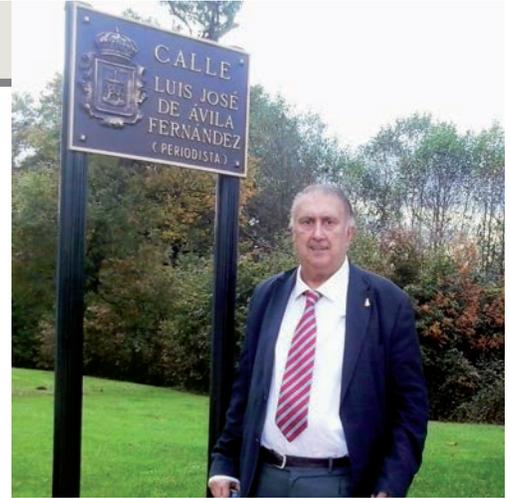
Pero, bueno, los problemas del sector sobradamente los conocéis vosotros. Yo quería más bien decir lo que pienso. Que, ya no en campaña sino todo el año, no va a quedar otro remedio al Transporte que ser proactivo, uséase beligerante en defensa de unos intereses que, al final, lo son de todos nosotros.

Con el mazo dando, y todo eso. Y que sepáis que, cada vez que digáis eso tan popular de ¿qué hay de lo mío? éste que os saluda y muchos más diremos alto y claro que lo vuestro también es lo nuestro.

Así que, feliz San Cristóbal y mucha fuerza, que de vosotros dependen --en un sentido nada figurado y sí muy real-- la comida, la ropa y hasta el ocio de quien se lo pueda costear.■

■ LUIS JOSÉ DE ÁVILA | PERIODISTA

Vivir *para ver*



Un año más, la patronal ASETRA presidida por el infatigable **Ovidio de la Roza** celebra la festividad de su patrono, San Cristóbal, con la publicación de esta revista, entre otras actividades. Y un año más tiene el detalle de pedirme unas líneas sobre la situación de Asturias. No es buena aunque ha bajado algo el paro y se nota cierta reactivación industrial, pero Asturias, quizás por no haber

digerido aún la caída de la minería y de la siderurgia, por su solo millón de habitantes, muy envejecidos, o porque en su momento cuando el café para todos escogimos ser una comunidad uni provincial, ignorando, por ejemplo, a León, cada vez pinta menos en el concierto autonómico nacional.

Además, que el gobierno central y el asturiano sean de distinto color tampoco nos favorece. Como escribo

“
Por supuesto que tenemos otras necesidades en infraestructura más exigentes; por ejemplo, esa conexión con la AS-II, con los polígonos industriales o la autovía por el sur occidente, camino de una unión con Ponferrada que vendría muy bien a nuestra región”.

estás líneas antes de las elecciones del día 26 de junio solo puedo, por tanto aventurar, pero soy pesimista sobre nuestra tierra sea quien sea quien se siente en La Moncloa. De todo lo que he visto de campaña de nuestros líderes políticos en su visita a Asturias, más rápidas no han podido ser. **Pedro Sánchez** apenas unas horas; **Mariano Rajoy** lo mismo, **Pablo Iglesias** ni se acercó al Pajares y supongo que **Albert Rivera** hará lo mismo, esto es, solo unas horas en nuestra compañía. De este maremágnum electoral que volvemos a vivir los españoles al cabo de seis meses si me ha quedado grabada la vehemente intervención del presidente de Asturias, **Javier Fernández** en el mitin socialista en La Corredoria en el que él, normalmente tranquilo, se desgañó ante la posibilidad de que el PSOE sufra un sorpasso por parte de Unión Podemos con gritos de ¡No pasarán!, ¡No pasarán! como en su día dijo el general francés **Robert Nivelle** en Verdún y ya ven lo que les ocurrió a los gabachos.

Mientras los accesos a los nuevos túneles de la variante ferroviaria de Pajares, aún sin terminar y con las obras paralizadas, están cerrados con unas vergonzantes verjas, so pretexto que no roben, todo un símbolo de esta Asturias decadente, el otro día un director general de carreteras en funciones se cuela en Asturias anunciando que Fomento, allá para el año 2019, hará una tercera vía en el tramo de la "y" entre Oviedo y Lugones. No hace falta hacer ido a la academia Llana para saber que es una burda promesa electoralista.

Hasta el presidente de ASETRA Ovidio de la Roza, siempre tan conmedido, sea ha mostrado escéptico calificando el anuncio de oportunista.

Por supuesto que tenemos otras necesidades en in-

fraestructura más exigentes; por ejemplo, esa conexión con la AS-II, con los polígonos industriales o la autovía por el sur occidente, camino de una unión con Ponferrada que vendría muy bien a nuestra región. Además, gran parte de nuestras carreteras, estatales y autonómicas, necesitan renovación. Curiosamente es la iniciativa privada, AUCALSA, la concesionaria de la autopista del Huerna, la que mejor actúa en el mantenimiento de esa autopista de alta montaña y que principalmente aunque sea con costo evita a los camioneros el siempre incómodo Pajares.

No puedo decir lo mismo de El Musel y su aprovechamiento. Con luces y sombras en cuanto a los costes de su ampliación solo ha servido, y puede que sea mucho, para fijar la presencia de Arcelor Mittal en el Principado al traer mineraleros de gran tonelaje pero respecto a otros tráficos, poco o nada. La llamada autopista del mar ha pasado a mejor vida y el ciudadano de a pie continua pagando a Enagás el coste de la regasificadora construida y no inaugurada en la zona. Entre tanto todos los días del año Arcelor Mittal para sus baterías de Veriña tiene que traer por carretera veinte cubas de gas desde La Coruña. Vivir para ver.

En fin, amigos del transporte, todos los años escribo un artículo que parece el muro de las lamentaciones pero es lo que hay.

Sin embargo no debemos de tirar la toalla; nuestro principal patrimonio es precisamente los asturianos, la raza que ayudó en su momento a **Pelayo** a vencer a los moros en Covadonga. Sois dignos representantes de una profesión dura pero apasionante y, por supuesto, fundamental para nuestra economía así que a pasarlo bien en la fiesta y a seguir bajo la protección de San Cristóbal, santo donde los haya.■

Desde 1944

La Rueda

www.laruedagrupo.com

Distribuidor Oficial



SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

Venta y Reparación de Equipos Frigoríficos




Camiones de Ocasión
















Ctra. N-634 - Km 382,700 • 33580 Lieres - Asturias (España) • ☎ +34 985 73 08 05 • info@laruedagrupo.com

MA BELÉN FERNÁNDEZ GONZÁLEZ | CONSEJERA DE INFRAESTRUCTURAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y MEDIO AMBIENTE



“No hemos claudicado en el intento de recuperar la Autopista del Mar”

LA CONSEJERA DE INFRAESTRUCTURAS DEL PRINCIPADO LAMENTA, COMO GRAN PARTE DEL SECTOR, LA AUSENCIA DE RECURSOS DURANTE LO ÚLTIMOS AÑOS, CON DESTINO A LA MEJORA DE NUESTRAS INFRAESTRUCTURAS. ANALIZA LAS ASIGNATURAS PENDIENTES, COMO LA VARIANTE, LA ZALIA, AUTOPISTA DEL MAR, CARRETERAS INTERIORES Y, A LA VEZ, ENVIA UN MENSAJE A LOS HOMBRES Y MUJERES DEL SECTOR, EMPRESAS Y ASOCIACIONES PARA SEGUIR APOSTANDO POR UN SECTOR DE MERCANCÍAS Y LOGÍSTICA CADA VEZ MÁS PUJANTE PARA ASTURIAS.

--Durante los últimos tiempos cada vez más, cada vez que se habla de infraestructuras en Asturias es inevitable pensar en retrasos y falta de financiación...

--Cierto, pero por diversas razones. Unas son comunes al conjunto de las administraciones, que en los ya largos años de crisis han visto mermada su capacidad inversora por la caída de ingresos y los límites al déficit y a la deuda. Pero otras son específicas, y dependen de las prioridades de cada gobierno. En el caso del Principado se ha hecho una apuesta reforzada por la inversión social, imprescindible para la cohesión y el bienestar de los ciudadanos en tiempos de dificultades, lo que ha abocado a presupuestos y ritmos más tímidos de inversión en obra pública.

En el caso del Estado, me temo que las causas vienen teniendo más que ver con un desequilibrado reparto territorial de la inversión entre las Comunidades Autónomas, claramente perjudicial para Asturias, y una sistemática infraejecución de los presupuestos destinados a esta tierra. Esa es la verdadera razón de que actuaciones como

la culminación de la variante de Pajares para tráfico mixto, los accesos al Musel, el avance de la A-63 y su continuidad en el eje La Espina-Ponferrada, o el túnel de El Fito sean, todas ellas, asignaturas pendientes.

--Podemos comenzar por la Variante. Ya sabemos que no es de su competencia, pero es de recibo esta situación para los asturianos? La reducción de tiempos, solo en el tramo Ave... Y ahora la paralización de los túneles...

--No es de recibo. En Asturias hay un creciente hastío colectivo sobre la situación de esta obra, que debería ser emblema de ilusión y, sin embargo, lo es de frustración. Desde el gobierno regional estamos activos y reivindicativos para lograr su pronta apertura, pero no encontramos la imprescindible receptividad en Madrid. En definitiva, una infraestructura estratégica para el transporte y el conjunto de la economía regional, en la que hay inmovilizados más de 3.000 millones de euros, está parada y sin calendario para su puesta en servicio, siquiera de uno de los túneles.

Tampoco se sabe nada del tramo entre León y La Robla, ni de su avance por Asturias hasta llegar al Musel. Es inaplazable un giro de 180 grados en el compromiso político y presupuestario con la variante.

--La falta de financiación regional está afectando también a muchas carreteras del interior de la región, algo que lamentan a menudo los asociados de Asetra. ¿Existen perspectivas de cambio a medio plazo?

--Tenemos una red muy densa de carreteras, una orografía compleja y un clima adverso para su durabilidad, razones que exigen un plus de esfuerzo para mantenerlas en condiciones adecuadas. El Plan 2015-2030 que aprobamos a finales de la pasada legislatura contempla mejoras en el estado de las 470 carreteras que conforman la red autonómica, interviniendo sobre sus más de 4.000 kilómetros. De hecho, de la inversión total contemplada, más del 50% (850 millones) se destinarán a conservación.

Nuestra inversión en infraestructuras de comunicación prioriza principalmente la comodidad y la seguridad en los desplazamientos.

Estoy con ustedes en que el balance de estos años habría sido mejor si hubiésemos podido destinar más recursos a estas infraestructuras pero, con todo, desde 2012 a esta parte el Principado ha invertido más de 240 millones de euros en la carretera. Es una cifra bien significativa.

--¿Qué actuaciones en carreteras regionales van a ser prioritarias durante los próximos meses?

--Pese al dificultoso escenario de prórroga presupuestaria en el que estamos inmersos vamos a seguir impulsando actuaciones viarias singulares al servicio de nuestro tejido industrial, de equipamientos de interés regional, como son los accesos al Parque Empresarial de Avilés, el PEPA, los accesos al HUCA desde la AS II o actuaciones fundamentales para la vertebración interior, como la AS-313, Grado-Trubia.

En conservación, a corto plazo, estamos precisamente promoviendo ahora nuevos contratos para unas 15 actuaciones de renovación de pavimentos, ejecución de muros, conservación ordinaria y varias de seguridad vial en distintos puntos de la geografía regional, que movilizarán más de 8 millones.

--Pregunta redundante, ¿es posible algún futuro para la Zalia? ¿Puede resumirnos la situación actual?

--En la actualidad, después de culminar la urbanización básica de su primera fase, nuestra dedicación se debe centrar en dotarla de accesos adecuados, completar servicios pendientes y promocionarla. Ahora trabajamos también en obtener fondos del mecanismo de financiación europea "Conectar Europa" para seguir avanzando en el proyecto de la estación intermodal de mercancías y sus accesos.

Un área logística como la asturiana puede racionalizar la distribución metropolitana de mercancías, incentivar la intermodalidad, dar valor añadido a empresas de grupaje, carga fraccionada o almacenaje que decidan implantarse en ella; atraer nuevos procesos industriales e incrementar los tráficos portuarios. Por tanto, a su primera pregunta, sí, ZALIA está llamada a tener un futuro prometedor, pero vendrá de la mano de una recuperación económica que en el sector del suelo en Asturias todavía es demasiado tibia.

--Será posible adjudicar las obras para ejecutar definitivamente el acceso a la Zalia desde La Peñona en febrero o marzo de 2017?

--Eso pretendemos. En estos momentos se está ya en la redacción de un nue-





vo proyecto que resuelva los problemas que se pusieron de manifiesto con motivo del replanteo de la obra, después de que en abril nos viésemos obligados a resolver el contrato. A la par, se avanza en resolver servicios afectados.

Se trata de una infraestructura crucial para el desarrollo de ZALIA, que permitirá conectarla con la red de alta capacidad, con los enclaves industriales del entorno y con el puerto de Gijón, una vez que el Ministerio de Fomento aborde los accesos comprometidos al mismo.

--Que más puede avanzarnos sobre el acuerdo entre las consejerías de Fomento de Asturias, Galicia y Castilla y León para desarrollar un conjunto planificado de redes prioritarias de transporte?

--Durante la última reunión del grupo de trabajo de la macrorregión RESOE, de la que formamos parte las tres Comunidades Autónomas, dejé patente la importancia de que las instituciones integradas en la misma unamos esfuerzos en defensa de un proyecto global para el sudoeste europeo en los campos del transporte y la logística. Un proyecto que, entre otras iniciativas, debe ayudar a trascender la actual dorsal del Corredor Atlántico, ampliando su enfoque a la macrorregión, actualmente fuera del mismo. Ayudarían a ello proyectos como el relanzamiento de la autopista del mar entre Gijón y Nantes para conformar un anillo multimodal que nos conectaría con el eje ferroviario europeo Madrid - París.

Debemos superar nuestra condición periférica, sacándole partido al componente marítimo del corredor atlántico y RESOE es una excelente oportunidad para ello. El clima de cooperación que impera en la macrorregión ayudará a que nuestras reivindicaciones tengan más fuerza en el contexto europeo y más posibilidades de captación de fondos.

--¿Es realmente beneficioso para Asturias y para nuestras empresas la puesta en marcha del Cylog de transporte de mercancías en el Bierzo?

--Compartimos con la comunidad vecina el objetivo último de ayudar a nuestros sectores productivos a ser más competitivos a través de una logística más eficiente e integrada. Desde esta óptica, todas aquellas iniciativas encaminadas a desarrollar o favorecer plataformas logísticas permitirán aprovechar mejor las sinergias con nuestra Zona de Actividades Logísticas. Cylog supondrá también para Asturias una mejora de los tráficos de los puertos de Avilés y Gijón, que opera como nodo de la fachada atlántica.

--¿Tiene el Principado alguna noticia sobre la posible recuperación de la conexión entre Gijón y Nantes?

--Era un proyecto boyante que nunca debió dejar de funcionar. Desde septiembre de 2014 en que se interrumpió el servicio a esta parte nadie nos ha explicado con razones convincentes lo que sucedió para ese desenlace.

Desde el Principado y desde la Autoridad Portuaria de Gijón, conscientes de la importancia de su recuperación, no se ha claudicado en el intento de reflotar la autopista del mar. De hecho, a través del Puerto, se ha presentado una nueva iniciativa a la segunda convocatoria de Conectar Europa dirigida a obtener financiación europea para mejorar las infraestructuras de los Puertos de Gijón y Nantes, y para preparar el buque de acuerdo a los requisitos que exige el servicio. Se está a la espera de la resolución.

--¿La reducción de velocidad en algunos tramos del área central va a llevarse finalmente a cabo?

--Durante la inauguración en Oviedo de una sesión monográfica sobre transporte y movilidad empecé a la Administración central y a los ayuntamientos a trabajar coordinadamente con nosotros en la elaboración de un plan de movilidad para el área metropolitana que ofrezca mejores opciones de desplazamiento a los ciudadanos, con mayor presencia del transporte público colectivo y de los modos más limpios en general, que es mi deber estimular. En ese

contexto, al que entiendo se refiere, aludí a diferentes estudios, algunos de los cuales destacan la relación que existe entre velocidad, consumo de combustible y emisiones de gases de efecto invernadero. Creo que siempre es positivo promover debates para identificar medidas que contribuyan a hacer más compatible el transporte con la calidad ambiental y la mitigación del cambio climático. A partir de ahí, atribuirme la defensa de la limitación de velocidad en las autovías es sencillamente coger el rábano por las hojas.

--¿Qué puede decirnos en positivo para los cientos de empresas del transporte asturiano que celebran en julio la festividad de su patrón?

--La crisis ha afectado duramente al sector, que es estratégico para la economía, pero por su estructura y dependencia de otros resulta especialmente vulnerable. Con todo, hay razones para el optimismo; parece que se da un cierto repunte progresivo de la demanda que es necesario consolidar, luchando porque el sector del transporte de mercancías por carretera tome un pulso fuerte y sea capaz de labrarse un futuro de oportunidades.

Aprovecho la ocasión que me brindan para tender la mano a las empresas y asociaciones, a las personas que con su tesón y profesionalidad luchan en el día a día por

conformar un sector del transporte de mercancías y logística en Asturias cada vez más pujante.

--¿Hacia qué sectores u ámbitos de actividad deberían, a su juicio, centrarse para un óptimo mantenimiento de la actividad?

--La complicada evolución del sector de la construcción ha tenido un efecto negativo directo en el sector del transporte de mercancías por carretera. Y desde un análisis realista ya nadie aspira a que recupere los niveles de actividad del tiempo pre-crisis. El sector debe adaptarse a las nuevas demandas vinculadas a ámbitos de actividad con mejores perspectivas de futuro. Es razonable explorar oportunidades en todos los sectores productivos y, especialmente, el movimiento de materias primas y productos demandados por la industria básica y transformadora, el sector agroalimentario y, en general, los movimientos de mercancías que llegan y salen de Asturias por otros modos, como los puertos y el ferrocarril.

Un mayor conocimiento de las necesidades de potenciales clientes, la cooperación entre empresas aprovechando complementariedades o la diversificación de servicios hacia actividades de tipo logístico también pueden ser herramientas para favorecer la actividad y hacerla más rentable. ■



**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

HOMENAJEADO SAN CRISTÓBAL 2016

ELISEO PÉREZ BRAVO
OPERADORES TRANSPORTES ELISEO

“**Sigue estando todo muy justo, pero ha habido años mucho peores**”

ELISEO PÉREZ BRAVO, CONDUCTOR ASALARIADO, DURANTE ALGO MÁS DE UNA DÉCADA, DECIDIÓ EN 1986 PONERSE EL MUNDO POR MONTERA Y ADQUIRIR SU PRIMER CAMIÓN PARA TRABAJAR COMO AUTÓNOMO. DE ESO, HACE AHORA, JUSTAMENTE TREINTA AÑOS, LOS MISMOS QUE LLEVA ASOCIADO A ASETRA, ORGANIZACIÓN, QUE EN LA PRESENTE EDICIÓN DE LA FIESTA DE SAN CRISTÓBAL QUIERE RENDIRLE UN SINCERO HOMENAJE.

Alcanzado ya el 2001, junto a su mujer y “socio”, Sara Díaz, constituyó la sociedad limitada, Operadores de Transportes Eliseo S.L. una forma jurídica que le ha permitido crecer y consolidar una estructura empresarial con proyección, adaptada a los nuevos tiempos.

En colaboración con la cooperativa avilesina Asturcoop, se inició como emprendedor, adquiriendo una bañera y una cabeza tractora. Poco a poco se fue especializando en la paquetería y en el año 92 compró un nuevo camión, a la vez que consolidaba su aventura empresarial.

Casi a la vez, llegó la adquisición de las tres naves con las que cuenta actualmente en el polígono Bankunion de Gijón. Con una superficie superior a los 600 metros cuadrados, están dedicadas a taller de reparación, lavado y también grupajes, carga, descarga y almacén.

En la actualidad, la flota de Operadores Eliseo, cuenta con 19 cabezas tractoras y 27 plataformas.

El transporte nacional ha sido siempre el campo de juego elegido por la empresa, que tradicionalmente basó su modelo

de negocio en la paquetería entre comunidades, dejando un tanto al lado el transporte internacional. En la actualidad, no obstante, no descartan acometerlo, en función de las necesidades de sus principales y/o futuros clientes.

Pese a la denominación genérica de la empresa, no trabajan generalmente como agencia de operadores. No cuentan con comerciales ni suelen coger cargas externas.

Actualmente, Transportes Eliseo cuenta con 20 conductores en plantilla y dos administrativas, bajo la di-

rección de Sara Díaz. El hijo de Sara y Eliseo, Pablo, es quién se ocupa de logística y gestión de tráfico, mientras su padre se dedica especialmente al mantenimiento de los camiones.

Pablo Pérez, ingeniero informático, es uno de esos pocos ejemplos de continuadores que ha apostado por seguir trabajando en la empresa familiar y que tanto necesita el sector transporte en Asturias para rejuvenecer y modernizarse.

--Transportes Eliseo, tiene entonces, un continuador; ¿Un joven que apuesta por el futuro del sector?

--Los jóvenes no se inclinan por el sector porque sinceramente es muy duro y muy esclavo. Nunca terminas la labor, sea la hora que sea, y a menudo te llaman a cualquier hora del día y de la noche. Los camiones y los tiempos de conducción son muchísimo más cómodos, pero también hay mucha más competencia.

Al terminar la carrera, Pablo hizo un programa informático para la empresa, junto a un amigo, y durante ese periodo parece que le gustó y a la semana se presentó aquí diciendo que se quedaba.



Yo, precisamente no lo animé, más bien todo lo contrario, prefería que siguiera adelante con su carrera, pero aquí está. Como dice Sara, esto del transporte es una secta, algo vocacional que realmente engancha. Nunca estás aburrido. A diario, tienes tanto problemas que no tienes tiempo ni para pensar. Hasta las administrativas se acaban enganchando al trabajo. Nada que ver con lo que se hace en un banco o una asesoría. Hay tantas cosas diferentes que hacer y que tener en cuenta. Pasamos todo el día peleando. No hay una jornada igual a otra.

--¿Lo peor de la crisis ha pasado?
¿Puede decirse que el sector la ha superado, por fin?

--Sigue estando todo muy justo, pero ha habido años peores. El 92, por ejemplo, por no hablar de diez años atrás, cuando vivimos aquella huelga de casi dos meses. Lo que nos pasó, aproximadamente desde el 2007, es que ha habido impagos muy importantes. Cayeron muchas empresas pequeñas del sector, pero también muchas medianas, algunas de las cuales, nos cogieron por el camino. Nosotros, en concreto, tuvimos la suerte de que nos llegó la crisis con las letras de los camiones ya pagadas, por lo que, en ausencia de trabajo, paramos los camiones y esperamos. Pero, hemos luchado mucho y tirado para adelante.

--¿Cómo ve Asturias en comparación con el resto de las comunidades autónomas que visita? ¿Qué le falta a la región para que la actividad económica se recupere de veras?

--En primer lugar, falta consumo interno, sin duda. Asturias está sacando fuera mucho producto, pero el consumo interior no remonta. Desde febrero de este año, volvió a caer, después de mejorar durante la segunda parte del año pasado, y no se ha recuperado. Tampoco lo ha hecho la obra pública, que está parada desde hace tantísimo tiempo.

“

En la actualidad, la flota de Operadores Eliseo, cuenta con 19 cabezas tractores y 27 plataformas.



Lo que va de ayer a hoy. El tiempo, entre camiones.



Eliseo Pérez junto a su "socia" y mujer, Sara Díaz.

No obstante, no veo a Asturias mucho peor que otras comunidades autónomas del entorno. Seguimos teniendo empresas muy fuertes, algunas auténticas locomotoras, que lo dinamizan todo, como puede ser Aceralia.

Transporte de salida hay mucho, pero si vas con una carga, a Madrid o Barcelona, por ejemplo, que lo hacemos continuamente, no hay con qué volver, porque comprar, los asturianos estamos comprando poco, tanto hogares como empresas. Sin embargo, a aquí, como hay mucho para sacar, sí que vienen muchos transportistas de afuera, con los que es duro competir, claro.

Otro gran problema es el Puerto, si se consiguiera que funcionara como el de Barcelona o Valencia, tendríamos solución, pero no sé que pasa con el Puerto de Gijón, nunca funcionó y no parece que vaya a hacerlo. ■

S. COOP. LTDA ASTURIANA DE TRANSPORTES

ASTURCOOP




OFICINAS EN :
Avda. de Gijón, 52 • AVILÉS
Teléfonos: 985 55 18 11 - 22 • Fax: 985 55 06 81

PRINCIPADO DE ASTURIAS

HOMENAJEADO SAN CRISTÓBAL 2016

ALVARO FERNÁNDEZ ÁLVAREZ
TRANSPORTES FERALSA

“Yo he sido muy feliz y si volviese a ser joven volvería a ser camionero”.



ÁLVARO FERNÁNDEZ ÁLVAREZ ES EL PATRIARCA DE LA EMPRESA TRANSPORTES BITUMINOSOS FERALSA S.L, UNA DE LAS COMPAÑÍAS DE TRANSPORTE DE CISTERNAS MÁS RELEVANTES DEL PRINCIPADO, RADICADA EN EL MUNICIPIO DE CORVERA DE ASTURIAS, A POCOS METROS DE LA MULTINACIONAL SIDERÚRGICA ARCELOR.

AUNQUE AL FRENTE DE LA EMPRESA CONTINÚAN SU HIJA MARÍA JOSÉ Y SU YERNO, ÁLVARO NO PASA UN DÍA SIN PENSAR EN CÓMO RELANZAR LA EMPRESA NI DEJA DE MANTENER EL CONTACTO CON EL SECTOR, NI CON LOS MUCHOS AMIGOS QUE CONSERVA EN ASETRA Y QUE ESTE AÑO SE HAN ACORDADO DE ÉL PARA FORMAR PARTE DE ESE CUADRO DE HONOR QUE SON LOS HOMENAJEADOS E HISTÓRICOS DE SAN CRISTÓBAL.

Como la mayoría de nuestros transportistas más veteranos, recién cumplidos los 20 años, Álvaro Fernández, al volver del la mili se centró en el camión y aunque no podía tener carnet hasta los 23, se hizo los primeros viajes con el de su hermano.

Después de una década como transportista autónomo, haciendo ruta por toda España, en torno al año 1963, cuando se funda la cooperativa Casintra, ingresa en ella y comienza a trabajar el segmento de las cisternas y los bituminosos.

Para quienes no lo sepan, los materiales bituminosos, son mezclas de hidrocarburos naturales y pueden dividirse en dos grandes grupos: betunes y alquitranes. Se trata de unos de los materiales de construcción más antiguos que existen; usados ya en Mesopotamia y en el valle del Indo para la construcciones de caminos, albañilería y otros usos.

Algo de tiempo después, junto a sus hermanos, son tres en total, y un socio de Vigo formaron la empresa Fernández Álvarez S.A, que tuvo su primera sede en San Juan de Nieva, a escasa distancia de Asturiana de Zinc, AZSA.

En los años dorados, la compañía de transporte por carretera llegó a contabilizar 53 cisternas, algunas de ellas, **“pagadas totalmente al contado”**, como recuerda su protagonista y 35 cabezas tractoras.

Ya en el año 2.000 se planteó la compra de la parcela actual en las inmediaciones de Trasona, con casi



“

En los años dorados, la compañía de transporte por carretera llegó a contabilizar 53 cisternas, algunas de ellas, “pagadas totalmente al contado”, como recuerda su protagonista y 35 cabezas tractoras.



6.000 metros cuadrados de superficie, en la que levantó las oficinas sobre la casa de planta baja original.

“Aquí hemos vivido todos. Toda la familia cogida al volante, trabajando, no 24, sino 28 horas diarias”.

Actualmente, la empresa que ha tenido que reducir plantilla, cuenta con un total de 10 conductores y cuatro personas más en el área de administración y logística.

No han sido buenos tiempos los más recientes. La crisis general y, sobre todo, el completo parón de la construcción y la obra pública en el Principado de Asturias, ha pasado una dura factura a la compañía, que,

en estos momentos, trabaja prácticamente en exclusiva para Repsol.

“Les prestamos el mejor servicio y aseguramos los pagos al final de mes, sin correr grandes riesgos. Intentamos así volver a consolidar la empresa después de vivir unos años ciertamente difíciles”.

En espera quedan por el momento los planes de diversificar, “lo he intentado varias veces pero la competencia, por ejemplo, en plataformas es feroz y muy escasos los márgenes” y también las posibilidades de hacerse un hueco en el transporte internacional. “También lo hemos hecho. Yo mismo he pasado muchos fines de semana fuera. Hacemos algo

de internacional llevando las cisternas a Portugal, a Francia y a Italia... pero por el momento es todo.

Tenemos una plantilla desde hace mucho tiempo consagrada a las cisternas y la cisterna es un vicio. Te permite organizar muy bien los tiempos y requiere poco trabajo físico. Prácticamente llegar, abrir la tapa y... siempre muy organizado, sin esperas innecesarias. Las horas de trabajo aquí siempre han sido sagradas, mucho antes de que lo exigiera la normativa, y eso nuestros trabajadores lo aprecian mucho”.

Dejando atrás la crisis y la problemática de los últimos tiempos, Álvaro Fernández no quiere dejar de trans-

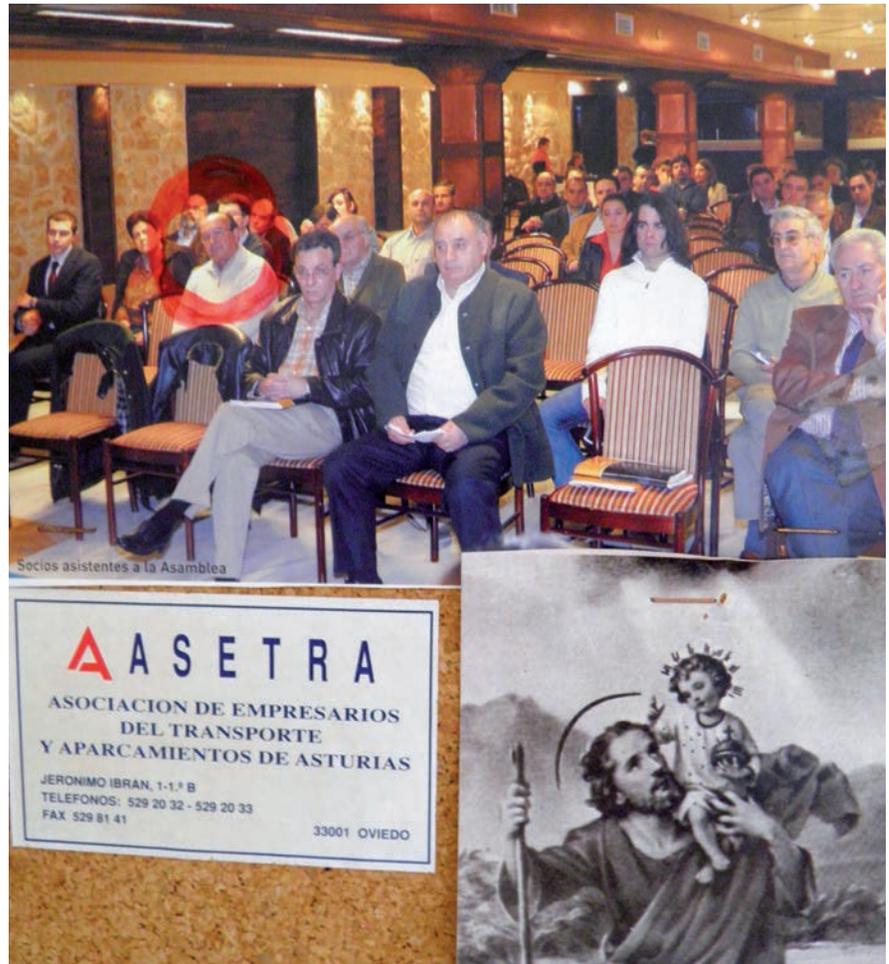
“Les prestamos el mejor servicio y aseguramos los pagos al final de mes, sin correr grandes riesgos. Intentamos así volver a consolidar la empresa después de vivir unos años ciertamente difíciles”.



mitir un mensaje de optimismo para acabar la entrevista y animar a los más jóvenes.

“Yo he sido muy feliz y si volviese a ser joven volvería a ser camionero. Tuve mucha suerte por el mundo. Sin tener jamás que lamentar un accidente y eso que me “trabé” a trabajar durante años y años”.

De ese tiempo, entre las muchas aventuras y recuerdos, Alvaro Feralsa guarda también los nombres de los buenos amigos, de otros empresarios y de grandes clientes. En resumen, de “la gente formal” que se fue encontrando, empresarios como él mismo que creían en la fuerza del trabajo, el valor del esfuerzo y de la palabra dada. ■



San Cristobal y Asetra, siempre en el panel de control y también en el corazón de la familia Feralsa.

GRUPO
Cobanorsa
OPERADOR DE TRANSPORTE





www.cobanor.es

- TRANSPORTE NACIONAL
- TRANSPORTE INTERNACIONAL
- TRANSPORTE DE GRANELES
- TRANSPORTES EN OBRA CIVIL O PRIVADA Y CONSERVACIÓN DE CARRETERAS
- TRANSPORTES ESPECIALES
- TRANSPORTE DE CONTENEDORES
- ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN



Polígono Industrial de Tabaza, Parcela B 7B · 33469 Carreño (ASTURIAS) Teléfono: 985261612 · info@cobanor.com · info@cobanor.es



HOMENAJEADO SAN CRISTÓBAL 2016

SANTIAGO LÓPEZ FERNÁNDEZ

TRANSPORTISTA AUTÓNOMO Y CHOFER

“Si naciera 100 veces,
**100 veces sería
camionero**”

SANTIAGO LÓPEZ FERNÁNDEZ, VIVE EN GIJÓN. CASADO CON MARTA SANTOS ES PADRE DE CUATRO HIJAS, EL MISMO NÚMERO EN DÉCADAS QUE RECUERDA COMO CHOFER DE CAMIONES Y EMPRESARIO AUTÓNOMO DEL SECTOR TRANSPORTE. “EL MEJOR OFICIO QUE HAY”, COMO ASEGURA SIN DUDARLO NI UN SOLO MINUTO.



Desde su jubilación, da paseos. Queda con los amigos para recordar viejos tiempos y, sobre todo, se dedica a hacer la comida y la cena en casa, con las recetas de heredó de su madre, hostelera gijonesa, muy conocida.

“

Antes de ir a la mili, ya andaba yo de ayudante, descargando camiones. Después, en octubre del año 1965 saqué el carnet y luego fui al pescado, aunque las primeras rutas las tuve que hacer con carnets falsos, (muy hábilmente diseñados, por cierto), pues hasta los 21 años no era posible sacarlo, aunque llevaba conduciendo taxis un montón de tiempo. No se me olvidará, me examiné para el carnet del camión, junto al Molinón a los 21 años”.



--¿Tenía antecedentes familiares en el sector? ¿Alguien que se hubiera dedicado antes a ello?

--Llegué al mundo del transporte tal cual, no venía de familia, todo lo contrario, mi padre siempre tuvo bares y siempre le fue muy bien. De hecho, tenía el bar La Cueva, en el plaza de los Mártires de Gijón donde paraban todos los camiones y entre los choferes y la rula, así me aficioné al sector.



RENAULT TRUCKS

RENAULT TRUCKS T
CAMIÓN DEL AÑO EN ESPAÑA 2014

CAMIÓN DEL AÑO EN ESPAÑA 2014

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

Tuve la inmensa suerte de que mi padre, aunque no le hacía mucha gracia que me dedicara al transporte, me compró el primer camión. No era nuevo, era de segunda mano, pero era un pedazo de Mercedes, un auténtico lujo. No en vano, yo era su ojito derecho. Con 16 años, ya me había comprado un motocarro. ¡Qué buenos recuerdos!

Finalmente, Santiago, que alternó temporadas como autónomo con trabajo para terceros, se jubiló como chofer de la empresa de transportes Jesús Gil, donde permaneció durante 8 años, después de dejar Transportes Cuervo.

--Los más veteranos dicen que antes se trabajaba mucho más, pero que esta crisis ha sido muy dura.

--Malos momentos, en el sector hubo siempre. Los actuales puede que sean malos, pero, sin duda alguna, los ha habido peores, como a finales de los 70, con la huelga y los conflictos, no se puede comparar.

Viajar era un poema, por aquellas carreteras, con camiones que, a veces, por no tener, no tenían ni frenos. Ir a Bilbao te llevaba 5 o 6 horas.

Y de Pajares, ¿Qué vamos a decir? Pasé hasta dos Nochebuenas arriba, sin poder bajar a casa a cenar por culpa de la nevada, y sin móvil, ni emisora.

Yo, trabajé hasta los 67 años, y en principio no quería jubilarme. No estaba quemado en absoluto, pero tuve un día malo que me salió en Barcelona y allí mismo lo decidí. Dejarlo y fuera, ahora, ya hasta me caducó el carnet.

Nunca se descansó tanto en un camión, ni se vivió como hasta ahora. Hoy sabes cuando entras y cuando sales, tus horas justas, nada de estar dos o tres días esperando por la carga en un polígono perdido.

No obstante, nada me ha dado tantas satisfacciones como la carretera. Si naciera 100 veces, 100 veces sería camionero. Atesoro vivencias inolvidables y excepcionales amigos y compañeros.

--Fue uno de los primeros transportistas en hacer esto que ahora llamamos pomposamente Transporte Internacional y que parece está manteniendo vivo el sector en Asturias.

--Y desde muy joven hice yo transporte internacional. Ya con 26 o 27 años, conduciendo camiones de San Agapito de Avilés y con Olloquiegui. Con la Suzuki también trabajamos por toda Europa, y antes, para la



Como los buenos transportistas, Santiago López recuerda todos y cada uno de sus camiones, con las correspondientes matrículas. Del primer Mercedes a los dos Barreiros, un 2414, el Pegaso...



Puch.. Llevábamos motos al circuito de Jerez y traíamos motores. También transporté centollos hasta Londres.

--¿Cómo se arreglaban entonces, casi sin saber idiomas ni tener las comunicaciones que hay hoy para “sobrevivir” en Europa?

--Yo nunca tuve problema con los idiomas, no pasé nunca falta de comida ni de tabaco, ni de una cerveza, por no poder pedirlo. Pedir huevos fritos solo con gestos era más complicado, pero si había que dibujar una gallina, también se dibujaba. Con gestos y buena voluntad te entiendes en todas partes.

--Recientemente cada vez hay mas problemas de seguridad en los corredores europeos. ¿Le tocó vivir alguna mala experiencia?

--Problemas de seguridad, mientras trabajé, jamás, y eso que anduve por toda Europa. Gracias a dios, jamás tuve un problema. También con los accidentes tuve suerte. No recuerdo más que uno, en la carretera de Onzonilla a Benavente, a causa de un conductor de turismo que se quedó dormido.

Antes, lo que había, en general, era más unidad. Si te pinchaba una rueda, parabas y casi no te dejaban a ti hacer nada, entre tres o cuatro te la cambiaban. Ahora, yo creo que por pinchar, ni se pinchan las ruedas. Parabas en un bar para cenar y conocías a todos, hoy a casi nadie, hay más desconfianza... Eso, por desgracia, si que ha cambiado. ■



ENTREVISTA_





Gestión de flotas:

información al servicio de la eficiencia y el ahorro

DESDE QUE HACE DOS AÑOS, TRANSINSA IMPLANTÓ EN SUS VEHÍCULOS EL SISTEMA GESTIÓN DE FLOTAS DE MOVISTAR, MUCHAS COSAS HAN CAMBIADO EN EL DÍA A DÍA DE LA EMPRESA QUE GESTIONA EL SERVICIO DE AMBULANCIAS EN EL PRINCIPADO. COMPROBAR SI EL NIVEL DE COMBUSTIBLE SE ADECUARÁ AL RECORRIDO, ES UNA DE LAS MUCHAS VENTAJAS QUE OFRECE EL NUEVO SISTEMA DE GESTIÓN. LOS DISPOSITIVOS DE QUE AHORA DISPONEN LAS AMBULANCIAS, OFRECEN TAMBIÉN EN TIEMPO REAL INFORMACIÓN SOBRE EL ESTADO DEL MOTOR Y LA POSICIÓN DEL VEHÍCULO. ADEMÁS, LOS CONDUCTORES RECIBEN INFORMACIÓN DETALLADA SOBRE LA MEJOR RUTA A SEGUIR, CON LA CONSECUENTE MEJORA EN TIEMPOS Y GASTO DE COMBUSTIBLE.

El sistema de Gestión de Flotas de Movistar, busca la eficiencia y el impulso del negocio mediante la optimización de rutas y la puesta a disposición de los usuarios de todos los parámetros necesarios en cada momento para tomar la mejor decisión.

El número de dispositivos conectados ya supera al de habitantes del planeta: la conectividad de las máquinas y el análisis de grandes cantidades de datos en tiempo real marcan una nueva etapa. Su aplicación al sector transporte es de gran interés en

nuestro país, pues España tiene el segundo parque más grande de vehículos de flota de Europa, sólo por detrás de Francia.

En este contexto, las soluciones de gestión de flotas cobran cada vez mayor protagonismo. Su implantación se ha visto impulsada en parte por la Regulación, que reclama, entre otras cosas, un mayor control de la trazabilidad de las mercancías o de las emisiones de CO2 a la atmósfera. Pero sobre todo porque la tecnología M2M ofrece importantes oportunidades de mejora en la productividad a

precios muy asequibles.

Y es que no permiten una mera localización de los vehículos (monitoreización y control de la ubicación), sino una verdadera eficiencia en la gestión: reducir el kilometraje, ahorrar en combustible, o reducir la carga administrativa.

Para cualquier compañía que disponga de vehículos, independientemente del sector al que se dedique, resulta fundamental una administración eficiente de los mismos y eso pasa por vigilar su funcionamiento,

el cumplimiento de las rutas y la seguridad de sus conductores y cargas, entre otros aspectos.

Una solución de gestión de flotas proporciona indicadores, informes y alertas, sobre el funcionamiento del vehículo, fundamentales para el negocio.

El geoposicionamiento de los vehículos permite un seguimiento eficiente de las órdenes de trabajo en tiempo real que redundan en mejoras en el servicio al cliente (planificación y control de rutas e itinerarios, gestión de la carga y descarga, trazabilidad de la mercancía...). La gestión de flotas representa ventajas también respecto a la seguridad de los principales activos que gestionan las empresas (sería posible conocer la ubicación de un vehículo sustraído, por ejemplo) e incluso puede contribuir a prevenir la siniestralidad, ya que proporciona avisos sobre el modo de conducción de los trabajadores identificando malas prácticas como excesos de velocidad o frenazos bruscos, o el nivel de fatiga con la información sobre las horas de comienzo y final de la jornada de trabajo y los descansos efectuados.

Con la solución Gestión de Flotas Movistar, TRANSINSA gestiona su flota de forma eficaz y automática haciendo mucho más eficiente el servicio que presta a sus clientes y derivándolo hacia un servicio más óptimo y de mayor calidad para sus clientes.

Funciona mediante la instalación de un dispositivo con GPS y una línea M2M en los vehículos, que permite conocer en tiempo real todos los parámetros de interés para el negocio. Y, mediante la agregación de datos, es posible obtener cualquier informe de actividad sobre un vehículo o conjunto de vehículos. Dichos cuadros de mando sobre el uso y estado de la flota son una herramienta esencial para generar eficiencia e inducir ahorros y mejorar la calidad del servicio de ambulancias. ■

Acuerdo Multilateral M-291 para el transporte de **mercancías peligrosas** por carretera

EN FECHA 15 DE JUNIO DE 2016, SE PUBLICA EN EL BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO, EL ACUERDO MULTILATERAL M-291 EN APLICACIÓN DE LA SECCIÓN 1.5.1 DEL ANEXO A DEL ACUERDO EUROPEO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA (ADR), RELATIVO A LA INSTRUCCIÓN DE EMBALAJE P502 PARA EL ONU 1873, EL CUAL REPRODUCIMOS A CONTINUACIÓN,

Bajo aplicación de la sección 1.5.1 del Anexo A del ADR relativo a la instrucción de embalaje P502 para el ONU 1873.

1. Por derogación de las disposiciones del ADR, Anexo A, sección 4.1.4.1, instrucción de embalaje P502, disposición especial de embalaje PP28 y de acuerdo con el texto adoptado por la Reunión común del Comité de Expertos del RID y del Grupo de Trabajo de Transporte de Mercancías Peligrosas en su sesión de otoño del 2015, la sección 4.1.4.1, P502, disposición especial de embalaje PP28 queda redactada como sigue: PP28 Para el nº ONU 1873, las partes de los embalajes que estén en contacto directo con el ácido perclórico se construirán de vidrio o de plástico.

2. Todas las demás disposiciones aplicables del ADR deberán cumplirse.

3. Este acuerdo será válido hasta el 31 de diciembre de 2016 para el transporte en aquellos territorios de las partes contratantes del ADR que hayan firmado el presente Acuerdo. Si es revocado con anterioridad a esa fecha por alguno de los firmantes, será válido únicamente para el transporte de mercancías en aquellos territorios de partes contratantes del ADR firmantes de este Acuerdo que no lo hayan revocado.

El presente Acuerdo entró en vigor el 13 de abril de 2016 fecha de su firma por la autoridad competente para el ADR en España. ■



Directrices para el Transporte de Alimentos, destinados a consumo humano



EL MINISTERIO DE SANIDAD, SERVICIOS SOCIALES E IGUALDAD, A TRAVÉS DE LA AGENCIA ESPAÑOLA DE CONSUMO, SEGURIDAD ALIMENTARIA Y NUTRICIÓN, HA PUBLICADO UNA SERIE DE DIRECTRICES, ACERCA DE LA NECESIDAD DE INSCRIBIRSE EN EL REGISTRO GENERAL SANITARIO DE EMPRESAS ALIMENTARIAS Y ALIMENTOS (RGSEAA), DE LAS EMPRESAS CUYA ACTIVIDAD ES EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA, Y QUE DE FORMA HABITUAL U OCASIONAL, TRANSPORTAN ESTE TIPO DE PRODUCTOS. OS REPRODUCIMOS, A CONTINUACIÓN, LAS DIRECTRICES PARA SU CONOCIMIENTO.

1. Justificación de la necesidad de registro en el ámbito de la seguridad alimentaria

El Registro General Sanitario de Empresas Alimentarias y Alimentos (RGSEAA), adscrito a la Agencia Española de Seguridad Alimentaria y Nutrición del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, tiene como finalidad la protección de la salud pública y de los intereses de los consumidores, facilitando el control oficial de las empresas, establecimientos y productos sometidos a inscripción

El transporte en la cadena alimentaria es un servicio que:

» bien lo facilita la empresa que se dedica a transformar, almacenar, distribuir o importar los productos objeto de las actividades de registro y, siendo propietaria de la mercancía, dispone de medios propios para realizarlo.

» bien es contratado a una empresa transportista a que, en ningún momento, es propietaria de la mercancía.

El mercado debe ofrecer un abanico de empresas con garantías sanitarias y conscientes de su responsabilidad como empresa alimentaria. El transporte es una etapa de la cadena alimentaria, cuyos responsables están sometidos a unas condiciones generales y específicas dentro de las disposiciones en materia de seguridad alimentaria, siendo el contenedor / caja / cisterna donde se introduce la mercancía una pieza fundamental, aunque no sea considerada bajo el concepto de "establecimiento" del real decreto citado.

En la norma se prevé, el registro en el RGSEAA de las empresas que desarrollan esta actividad, si bien no especifica las características precisas dentro de un sector tan variado. Por ello, respetando los criterios utilizados para el resto de empresas de la cadena alimentaria, se dan a continuación las directrices para el registro de la actividad de transporte.

2. Características de las empresas de transporte que son objeto de inscripción en el Registro General Sanitario de Empresas Alimentarias y Alimentos de carácter estatal:

Son objeto de inscripción en el RGSEAA:

a) Las empresas o trabajadores autónomos titulares de los vehículos o contenedores (en propiedad o cualquier otra forma de disposición –arrendamiento, usufructo, cesión, etc), al servicio de otra u otras empresas:

- Empresas titulares del medio de transporte que forma un todo con la caja / contenedor /cisterna (camión con cabecera y caja / cisterna unidos o buque que dispone de bodegas de posible uso para transporte a granel de alimentos).

- Empresas titulares del contenedor / cisterna donde se introduce la mercancía para ser transportada sobre el esqueleto del camión por carretera, en tren, barco o avión. Se trata tanto de:

Las empresas de transporte en aerolíneas, RENFE, empresas de transporte por carretera y las empresas navieras, que sean titulares de contenedores y / o

Las empresas de logística que utilizan para su actividad los contenedores y son titulares de los mismos.

b) Las empresas de transporte que trabajen con empresas subcontratadas (ya sean autónomos o cualquier otra forma de sociedad a quien subcontraten el servicio), y los trabajadores autónomos o las empresas subcontratadas (titulares de los vehículos o contenedores) que prestan el servicio.

c) Las empresas con sede social en España.

d) Las empresas de transporte por el hecho de realizar transporte de alimentos o coadyuvantes tecnológicos independientemente de que sus vehículos o contenedores se utilicen para una amplia variedad de mercancías. Los contenedores o cajas de los medios de transporte no son de uso exclusivo alimentario, con la excepción de los destinados a transporte de alimentos a granel de productos granulados, en polvo o líquidos.

2.2. Empresas excluidas de inscripción en el RGSEAA:

No se registrarán en el RGSEAA, sin perjuicio de registros de otro ámbito:

a) Las empresas que exclusivamente realizan operaciones de transporte al inicio o al final de la cadena alimentaria. Esto excluye a:

- Transporte de productos primarios, aunque su destino sea otro establecimiento dentro de la cadena alimentaria y posterior a la producción primaria.

- Transporte a domicilio contratado por el consumidor individual: Bien las empresas de mensajería que solo den servicio al consumidor final; o bien las empresas titulares de los establecimientos que exclusivamente manipulen, transformen, envasen, almacenen o sirvan alimentos para su venta o entrega in situ al consumidor final que posean vehículos propios y realicen el reparto a domicilio. Conviene aclarar que cuando la empresa de comercio al por menor no disponga de medios de transporte propios para realizar el reparto a domicilio, la empresa de transporte que sea contratada deberá estar inscrita en el RGSEAA.

b) Las empresas que únicamente son propietarias de tractoras o de semi-remolques porta

contenedores No es propietaria de ningún contenedor o cisterna, ni tampoco se trata de una empresa que subcontrata el servicio de transporte a terceros (que se responsabiliza del transporte final y lo factura.



c) Los vehículos o los contenedores;

d) Las empresas que transforman, envasan, almacenan, distribuyen o importan y además transportan las mercancías a sus clientes en vehículos propios. Estas ya estarán inscritas en el RGSEAA y no tienen que registrarse como empresa de transporte. P.e. Empresa inscrita en la clave 15 como "Distribución de leche cruda (cat/activ 303)" no requiere anotarse en la clave 40 como empresa de transporte.

e) Las empresas que se dedican a promover actos u operaciones de comercio por cuenta de otra empresa titular del transporte, sin asumir el riesgo y ventura de las operaciones de transporte realizadas por esta segunda empresa titular.

3. Procedimiento para la inscripción e Identificación de las empresas de transporte en el catálogo del Registro General Sanitario de Empresas Alimentarias y Alimentos: clave 40.

Las empresas de transporte en el momento de proceder a la comunicación ante la autoridad competente de la comunidad autónoma por razón del lugar de ubicación de su domicilio social, conforme al artículo 6 del real decreto citado y en la forma que disponga ésta, deberán indicar el o los tipos de transporte de mercancías que realiza dentro de la clasificación establecida en función del riesgo sanitario:

605 - Transporte de productos alimenticios y alimentarios a temperatura regulada (salvo alimentos granulados, líquidos o en polvo, a granel).

606 - Transporte de productos alimenticios y alimentarios sin control de temperatura (salvo alimentos granulados, líquidos o en polvo, a granel).

607 - Transporte sin control de temperatura de productos alimenticios granulados, líquidos o en polvo, a granel.

608 - Transporte a temperatura regulada de productos alimenticios granulados, líquidos o en polvo, a granel.

Quedarán incluidas bajo una clave (clave 40) de las diecinueve definidas a estos efectos en el catálogo de actividades de empresas objeto de registro, definida como ALMACENISTAS, DISTRIBUIDORES, TRANSPORTISTAS, ENVASADORES E IMPORTADORES POLIVALENTES.

En el supuesto de que las empresas de transporte dispongan de instalaciones de Depósito / tránsito deberán inscribirse en el RGSEAA de la forma siguiente:

- La sede social de la empresa de transporte, como todo operador que ejerce esta actividad, con las actividades de transporte; y

- Las instalaciones de almacenamiento con las actividades 402, 497 y/o 498 que correspondan, en tantos puntos donde se localicen, que anotarán debidamente su domicilio social.

- Si el domicilio de la razón social coincidiera con alguno de los domicilios de los "almacenes de transferencia", entonces, habría que dar solo un RGSEAA de la 40 con todas las actividades de transporte y almacén.■



Márgenes de Error, en los Excesos de Peso

CONFORME LA NORMATIVA VIGENTE, PARA CALCULAR EL PORCENTAJE DE EXCESO DE PESO DE UN VEHÍCULO, DEBEMOS TOMAR COMO REFERENCIA LA MASA MÁXIMA AUTORIZADA DEL VEHÍCULO O CONJUNTO DE VEHÍCULOS DE QUE SE TRATE; PERO EN EL CASO DE UN VEHÍCULO MOTOR DE 2 EJES CON SEMIRREMOLQUE DE 3 EJES LLEVANDO, EN TRANSPORTE COMBINADO, UN CONTENEDOR O CAJA MÓVIL CERRADOS, IGUAL O SUPERIOR A 20 PIES Y HOMOLOGADO PARA EL TRANSPORTE COMBINADO, PARA EL CUAL SE AUTORIZA UNA MASA MÁXIMA DE 42 Tn, O PARA EL CASO DE UN VEHÍCULO MOTOR DE 3 EJES CON SEMIRREMOLQUE DE 2 Ó 3 EJES LLEVANDO, EN TRANSPORTE COMBINADO, UN CONTENEDOR O CAJA MÓVIL CERRADOS, IGUAL O SUPERIOR A 20 PIES Y HOMOLOGADO PARA EL TRANSPORTE COMBINADO, PARA EL CUAL SE AUTORIZA UNA MASA MÁXIMA DE 44 Tn, SE NOS PLANTEA LA DUDA, DE SI PODEMOS UTILIZAR LA MISMA FORMULA, Y POR TANTO, PARA CALCULAR EL EXCESO DE PESO DEBEMOS TOMAR COMO REFERENCIA SU MASA MÁXIMA AUTORIZADA, ES DECIR, 42 Ó 44 Tn EN SU CASO.

Esta cuestión fue planteada por nuestra organización a la Subdirección General de Inspección de los Transportes Terrestres del Ministerio de Fomento, quienes nos indican que efectivamente sí se emplearía la misma fórmula pero teniendo en cuenta que la MMA de 42 o 44 toneladas solo está permitida en el caso estricto de un transporte combinado.

Es decir, dependiendo si el transporte combinado lo es entre carretera y ferrocarril o entre carretera y marítimo / fluvial. Así, transporte combinado es aquel realizado de la siguiente forma:

- bien entre el punto de carga de la mercancía y la estación de ferrocarril más próxima apropiada para el embarque o entre el punto de descarga de la mercancía y la estación de ferrocarril más próxima apropiada para el desembarque;
- bien en un radio que no exceda de 150 kilómetros en línea recta a partir del puerto fluvial o marítimo de embarque o desembarque.

En el caso que se sobrepasen las características de estos trayectos, el transporte ya no tendrá la consideración de combinado y, por tanto, la MMA de referencia será de 40 toneladas. Por ejemplo, al sobrepasar en el segundo caso los 150 km. ■

TRANSINSA
...porque cada segundo cuenta...

"Nuestra amplia flota de vehículos preparada para cubrir todo tipo de eventos y nuestros técnicos altamente cualificados, nos permite realizar cada servicio garantizando la máxima calidad y excelencia a nuestros clientes"

24 horas
TRANSINSA
902 119 691

Ambulancias de Asturias - Polígono Espíritu Santo, Parcela 20 - 33010 Oviedo
www.ambulanciasdeasturias.com

Régimen Actual del uso del Certificado de Actividades

CON LA ENTRADA EN VIGOR EL PASADO 2 DE MARZO DE 2016, DEL REGLAMENTO (UE) 165/2014, Y EN CONCRETO DEBIDO A LA APLICACIÓN DEL ARTÍCULO 34 DEL MISMO, SE GENERAN DIVERSAS DUDAS ACERCA DEL USO DEL CERTIFICADO DE ACTIVIDADES, PUESTO QUE EN DICHO ARTICULO SE RECOGE QUE “LOS ESTADOS MIEMBROS NO IMPONDRÁN A LOS CONDUCTORES LA OBLIGACIÓN DE PRESENTAR DOCUMENTOS QUE DEN FE DE SUS ACTIVIDADES CUANDO NO SE ENCUENTREN EN EL VEHÍCULO”.

Ante la situación generada, la Comisión Europea decide emitir una nota aclaratoria sobre el registro y control de los periodos de actividad e inactividad del conductor profesional, en la cual recoge que “Con el fin de garantizar controles más rápidos, eficaces e integrales del cumplimiento de las disposiciones del Reglamento (CE) nº 561/2006 sobre los tiempos de conducción, las pausas, los

períodos de descanso, la legislación de la UE requiere al conductor y a la empresa de transporte producir un conjunto completo de registros de las actividades de conducir durante un periodo de tiempo considerado.

En este sentido el artículo 34 (1) del Reglamento (UE) nº 165/2014 exige a los conductores utilizar hojas



de registro o tarjetas de conductor todos los días que conduzcan, y el artículo 34 (3) dispone que cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, un conductor es incapaz de utilizar el tacógrafo instalado en el vehículo, los periodos de otros trabajos, disponibilidad y periodos de pausa y descansos, se inscribirán mediante el uso de las entradas manuales. El párrafo segundo del artículo 34 (3) prohíbe a los Estados miembros imponer el uso del certificado de actividades, mientras que el conductor este fuera del vehículo.

Sin embargo, no prohíbe el uso del Certificado de Actividades por los conductores con el fin de certificar las actividades cuando está lejos del vehículo y cuando fue imposible para ellos grabar este tipo de actividades con carácter retroactivo a través de entradas manuales. El fundamento de esta disposición es evitar cargas innecesarias a los conductores y empresas y promover el uso del tacógrafo como herramienta principal para mostrar, registrar, almacenar e imprimir detalles sobre las actividades del conductor y de los periodos de inactividad”

También establece la Nota Aclaratoria de la Comisión que “se ha de entender que un conductor esta obligado a producir y presentar el conjunto completo de registros del tacógrafo para el día en curso y los 28 días anteriores. Estos registros deben cubrir todos los periodos de actividad (conducir, disponibilidad, fuera del alcance de conducción, otros trabajos, ...) e inactividad (pausas, los periodos de descanso, vacaciones anuales, licencia por enfermedad, ...) para todos y cada uno de los días.

Cuando, como consecuencia del alejamiento del vehículo, no es posible utilizar el tacógrafo en todos y cada uno de los días para registrar las actividades del conductor y de los periodos de inactividad, éstos deberán registrarse con carácter retroactivo mediante entradas manuales en el día en que el conductor activa el tacógrafo, tras el periodo de su alejamiento del vehículo.

Si, por razones técnicas, tal grabación retroactiva no es posible (por ejemplo, en caso de tacografos digitales de 1ª generación) o parece excesivamente trabajoso (por ejemplo, un conductor que estaba trabajando fuera del objeto de la regulación durante un periodo largo anterior a la actividad de conducción dentro del alcance de la misma) el conductor puede utilizar el formulario de certificación de actividad establecido por la Decisión de la Comisión C (2009) 9895 con el fin de cubrir las lagunas en los registros del tacógrafo.

Se recomienda a las autoridades policiales de los Estados Miembros que acepten este certificado normalizado, en tales situaciones justificadas, pero al mismo tiempo, los Estados miembros no deben imponer el uso de este certificado (o cualquier otro formato que acredite las actividades del conductor cuando se encuentre a distancia del vehículo), y no deberá penalizar a los conductores por una ausencia de tal certificado”.

Una vez conocida la postura de la Comisión Europea, manifestada a través de la nota aclaratoria cuyo contenido esencial se ha transcrito al presente, la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento, ha emitido en fecha 20 de Mayo de 2016, una comunicación titulada Aclaraciones sobre la Utilización del Certificado de Actividades, en la que además de hacer referencia al Reglamento UE 165/2014, expresa que “No existe ninguna duda en afirmar que los conductores no tienen la obligación de presentar un certificado de actividades para justificar las actividades producidas cuando se encuentren alejados del vehículo. No obstante, en determinados casos el conductor no puede realizar las anotaciones en determinados tacografos digitales”.



Y añade en párrafos posteriores que “en cuanto a la obligatoriedad de utilización del certificado de actividades para justificar las actividades que un conductor ha realizado en los 28 días anteriores al control cuando se carece de esos registros, esta Subdirección General recuerda que no es obligatoria su utilización. Únicamente, su utilización facilita que el conductor pueda demostrar sus actividades en los casos previstos en el mismo y todas las autoridades de control, en todos los países miembros, la aceptarán sin perjuicio de una posible comprobación futura de veracidad”

Por último concluye la nota de la Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento que “si en el transcurso de una inspección en la carretera el conductor no aporta todos los registros obligatorios y no utiliza un certificado de actividades, cuando haya que denunciar a la empresa se denunciará y se sancionará por carencia de los registros obligatorios y no por carencia de certificado de actividades, tal y como se venía considerando”. Añadiendo que “para evitar cualquier tipo de confusión, en la carretera, el agente de control utilizara el siguiente código de baremo. BD01.03 La carencia a bordo del vehículo de las hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso ya utilizadas o de los documentos de impresión que resulte obligatorio llevar, con independencia del tipo de tacógrafo, analógico o digital, que se esté utilizando (Art. 140.5. de la LOTT)”.

En conclusión, si bien es cierto que con la entrada en vigor, el pasado mes de Marzo, del Reglamento UE 165/2014, se prohíbe, y así lo advierten tanto la Comisión Europea como el Ministerio de Fomento Español, a los Estados miembros, imponer el uso del certificado de actividades mientras el conductor esté fuera del vehículo, no es menos cierto, y así lo hacen cons-

tar las administraciones y organismos implicados, que el conductor debe estar en disposición de presentar a las autoridades competentes el conjunto completo de registros del tacógrafo, incluyendo las entradas manuales, del día en curso y los 28 días anteriores, siendo que cuando la actividad de dichas jornadas no pueda ser registrada de otro modo, puede el conductor utilizar el formulario del Certificado de Actividades.

A mayor abundamiento, se establece que si en el transcurso de una inspección en carretera, el conductor no aporta todos los registros obligatorios, y no utiliza el certificado de actividades o cualquier otro documento para justificar dichos registros, se procederá a sancionar a la empresa por la carencia de los registros obligatorios, infracción tipificada en el artículo 140.35 de la LOTT, y que hasta la fecha se aplicaba también a la carencia del certificado de actividades, pues no existe en la normativa vigente otra tipificación relativa al mismo.

Por todo lo expuesto, si bien no es obligatorio, actualmente, el uso del certificado de actividades, sí es posible la utilización del mismo, en todos aquellos supuestos en los que no sea posible registrar las actividades de otro modo, o bien cuando dicho registro sea excesivamente gravoso.■

Mejor... con unos chistes!!



Esto es un transportista que entra en un pueblo, y pregunta a tres abuelos que allí vivían:

- Oiga..., me pueden informar..., ¿En este pueblo hay vacas negras?

- Los abuelos dicen a la vez: No

- Y..., ¿Cabras negras?

- Los abuelos coinciden: Noooo...

- Un caballo negro?

- Los abuelos dicen: Pues..., Nooo

Entonces exclama el camionero:

- ¡Uy, pues..., creo que entonces atropellé a un cura!



Esto son dos ratas que se encuentran un porro, y se lo fuman. Tras esto, van cerca de la carretera, y ven acercarse un camión. Y dice una:

- A que lo paro

- Pero qué dices, anda callate!

- No, no, ya verás como lo paro.

Dicho esto, la rata se pone en la carretera, y grita:

- ¡Quieto parao ahí mismo!

En ese momento el camión pincha, y el camionero frena. El camión se para justo delante de la rata. El camionero se baja, y ve la rueda.

- Vaya, voy a tener que sacar el gato.

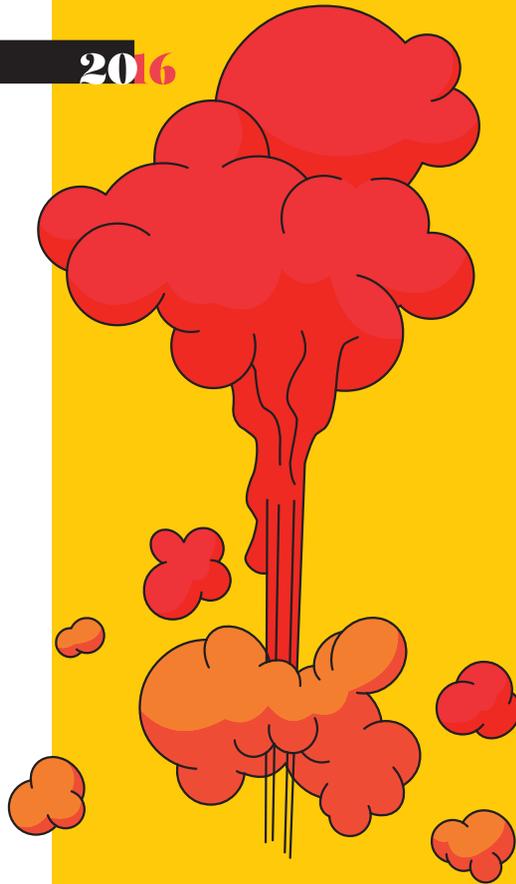
Y salta la rata:

- ¡Ey! ¡Como te pongas chulo, lo vuelco, chaval!



En un control de alcoholemia el agente le pide la documentación a un conductor .

- Hombre es ud. malabarista
- Sí, señor agente
- No le importaría hacerme una demostración, es que a mi me encantan los malabaristas .
- No faltaría más. Además llevo los bártulos en el maletero. Sacando los bartulos, el buen señor realiza al borde de la calzada una serie de complicados malabares. Circulando un camionero, saca la cabeza por la ventanilla y les grita: ¡Cabrones!, ¡que cada vez lo ponéis más difícil!



Iba una mujer por la mañana caminando por la calle y se encuentra con su amiga de toda la vida:

- ¡Juanita! ¿Qué te pasa que estás toda seria?
- Nada, que esta mañana, mandé a mi marido a comprar un saquito de patatas, para hacer una tortillita al menos, y resulta, que lo atropelló un camión.
- ¿Y ahora qué vas a hacer?
- ¡Yo que sé! Macarrones...



Un transportista llevaba una partida de pingüinos hacía el zoológico, cuando a medio camino se le estropea el camión refrigerado.

Preocupado trata de reparar el problema pero ve pasar un camión repartidor de leche y consigue que se detenga. Entonces le dice al lechero:

- Mira te voy a dar 500 euros para que me hagas el favor de llevar estos pingüinos al zoológico.

El lechero acepta el dinero y se lleva con gusto los pingüinos al zoológico.

Mientras tanto, el transportista logra arreglar el daño, y de inmediato enfila hacía el zoológico.

En cuanto llega, ve salir al lechero, con los pingüinos detrás de él, en fila. El chófer le pregunta al lechero:

- ¿A dónde vas con los pingüinos?

El lechero se lo queda mirando y le responde:

- Mira, ya los llevé al zoológico, pero como me sobró dinero, ahora los pensaba llevar el cine.

Joven muere atropellado por un camión cuando iba al cine... no vio el trailer...



- **H**ola hermosa, cuanto cobras?
- 100 euros y hago de todo!!
- Pues venga, descarga el camión!!!



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

Soluciones para el crecimiento de su empresa.



Nuestro negocio es hacer crecer su empresa.

Ponemos a su disposición más de 500 gestores especializados para prestarle el mejor servicio.