

TRANSPORTE

de ASTURIAS



LA REVISTA DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ASTURIAS



Últimas novedades sobre el BREXIT y el primer paquete de movilidad

Aprobadas las bases reguladoras del programa de incentivos al PLAN MOVES

Los Centros de Transporte y su papel en la futura distribución en las áreas urbanas





ASCOR
CORREDURÍA DE SEGUROS, S.A.

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

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

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

www.ascorseguros.com

POLIZA DE GRUPO ASETRA
para auto-camiones

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

**PLAN DE PROTECCIÓN ESPECIAL
PARA AUTÓNOMOS**

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

SEGURO MULTIRRIESGO EMPRESA
para

- Naves industriales
- Locales de negocio
- Oficinas

CONVENIO COLECTIVO DEL SECTOR

**PROGRAMA ESPECIAL
DE SEGUROS
ASETRA**

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





ACTUALIDAD

Centro de Transportes de Oviedo

Infraestructura necesaria

cuyo diseño de futuro exige reflexión y altura de miras

Es preciso abrir un debate serio y sosegado sobre el futuro del Centro de Transportes de Oviedo, una infraestructura necesaria cuyo porvenir exige reflexión y altura de miras.

Lejos del carácter de mero aparcamiento podría ser un elemento diferenciador y de desarrollo para la ciudad de Oviedo en los próximos años.

Los empresarios del transporte de Asturias representados tanto por Asetra, como por Cesintra, hemos coincidimos en la importancia de abordar sosegadamente y con vocación de modernidad, el debate que ha comenzado a producirse en diferentes instancias, sobre el futuro del Centro de Transportes de Oviedo.





Por ello, recientemente hemos elaborado y difundido entre los medios de comunicación de la región un documento conjunto en el que invitamos a todos los grupos políticos que se presentan a las elecciones municipales y autonómicas, a mantener próximas reuniones para evaluar conjuntamente las opciones de futuro de esta infraestructura y la necesidad de conjugar distribución y movilidad sostenible en las principales ciudades asturianas.

Tanto desde Asetra como desde Cesintra consideramos que antes de realizar propuestas a futuro, deben de tenerse en cuenta aspectos fundamentales de la historia de este Centro de Transportes, así como los objetivos perseguidos y los logros alcanzados

durante los últimos 25 años, en el área del Espíritu Santo sobre terrenos municipales en los que sólo existía una empresa de piensos compuestos y el Centro De Transportes de Oviedo al que peyorativamente, ahora, algunos llaman, Ciudad del Camionero.

Ambas asociaciones de transporte queremos recordar que formamos junto a Car, parte de la sociedad mixta Ciudad Asturiana del Transporte SA, que gestiona este espacio, junto con el Ayuntamiento de Oviedo y la Consejería de Infraestructuras del Principado de Asturias. Por lo tanto, cualquier cambio que se quiera impulsar o llevar a cabo requiere como mínimo la opinión de las asociaciones que constituyen la sociedad mixta, así como la de los propios usuarios.

El centro de Transportes de Oviedo que fue, en su momento, el segundo centro de estas características de toda España, totalmente pionero y verdadero antecedente de las Zal y Zalias, podría ser aún un referente en el futuro desarrollo económico del centro de Asturias.

Teniendo en cuenta, además, que la tendencia en geografía urbana actual es acercar los centros de distribución a los grandes núcleos de po-

blación para favorecer la movilidad y el cumplimiento de horarios, así como conseguir mejores costes tanto desde el punto de vista ecológico, como económico.

La propuesta de trasladar el Centro de Transportes a Olloniego, no parece inicialmente la más adecuada, pero en cualquier caso nos brindamos a abrir un debate con los representantes de los distintos partidos políticos que se presenten a las elecciones municipales y autonómicas, para estudiar todas las opciones, desde un punto de vista de modernidad, teniendo en cuenta los conceptos que definen la logística moderna como claves de desarrollo regional, mucho más allá de la concepción de un mero aparcamiento de camiones.

Cuando hablamos de ciudades y áreas metropolitanas no sólo hablamos de viajeros sino también de mercancías y de su movilidad, que demandan y requieren los ciudadanos, abriendo un debate como el que ya existe en las comunidades más cercanas de Galicia, Cantabria y sobre todo País Vasco.

Sin duda alguna, uno de los grandes retos de los próximos años será habilitar ventanas y zonas de distribu-



“

Uno de los grandes retos de los próximos años será habilitar ventanas y zonas de distribución en las áreas urbanas”.



OVIDIO DE LA
ROZA BRAGA

Presidente de
ASETRA y CETM

ción en las áreas urbanas y coordinar la inevitable necesidad de realizar repartos diarios, en los horarios más oportunos, no sólo a las empresas, centros comerciales o tiendas de alimentación, sino a todos los ciudadanos que están incrementado de forma exponencial sus pedidos por internet y consiguientemente su exigencia de recibirlos en tiempo y forma, cumpliendo con las exigencias normativas y medioambientales. No en vano, muchas firmas comerciales y plataformas están ofreciendo ya la recepción en domicilio de los pedidos en menos de cuatro horas. Y eso no puede realizarse desde centros de distribución muy lejanos.

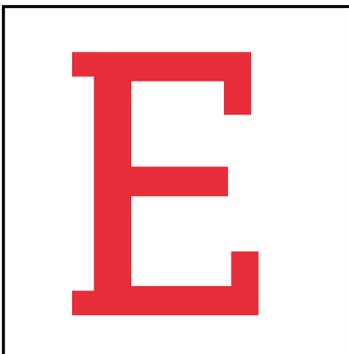
Con estas reflexiones, los representantes del transporte de Asturias, a partir de nuestra experiencia y constatación de experiencias con los principales operadores del país, abogamos por que aquellos que aspiran a convertirse en líderes municipales o autonómicos en los próximos y decisivos años, escuchen las necesidades del sector, conozcan de primera mano qué es lo que se está realmente llevando a cabo en los principales países de nuestro entorno en el ámbito de la logística y se comprometan a implantar este tipo de mejoras en nuestra comunidad autónoma, apostando realmente por el desarrollo empresarial y social de la misma. ■



Publicación Real Decreto 70/2019 por el que se **MODIFICA EL ROTT Y OTRAS NORMAS**

Entró en vigor el día 21 de febrero de 2019

El día 20 se ha publicado en el BOE, el Real Decreto por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera.



El Real Decreto contiene la modificación introducida finalmente sobre el punto 2.c) del Art. 44 que queda de la siguiente forma:

«Artículo 44.

2. Quien pretenda obtener una autorización de transporte público de mercancías nueva deberá acreditar que dispone, en los términos previstos en el artículo 38, al menos de un vehículo que, en el momento de solicitar la autorización, no podrá superar la antigüedad de cinco meses, contados desde su primera matriculación.

La adscripción de nuevos vehículos a una autorización de transporte público de mercancías ya existente, así como la sustitución

de alguno de los que ya se encontraban adscritos, deberá ser autorizada por el órgano competente mediante su anotación registral. El otorgamiento de dicha autorización estará condicionado al cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) El nuevo vehículo deberá cumplir las condiciones señaladas en el artículo 38.
- b) La capacidad financiera de la empresa deberá ser suficiente en relación con el número de vehículos resultante de la nueva adscripción.

c) La antigüedad media de la flota adscrita a la autorización después de la incorporación del nuevo vehículo o la sustitución de uno de los que se encontraban adscritos, no podrá superar la que dicha flota tenía antes de la nueva adscripción o sustitución.

Con la entrada en vigor del Real Decreto, quedarán derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo dispuesto en este Reglamento y, en particular, las siguientes:

1. Los capítulos I, II, III y V, el artículo 48 y las disposiciones adicionales primera y segunda de la Orden ministerial de 4 de febrero de 1993, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional de viajeros por carretera.
2. La Orden ministerial de 20 de julio de 1995, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de arrendamiento de vehículos sin conductor.
3. La Resolución de 9 de febrero de 1996, de la Dirección General de Transportes Terrestres, por la que se establecen reglas de coordinación en materia de tramitación de autorizaciones de transporte por carretera y de actividades auxiliares y complementarias del transporte.
4. La Orden de 23 de julio de 1997 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús.
5. La Orden ministerial de 18 de septiembre de 1998, por la que se dictan normas complementarias en materia de autorizaciones de transporte por carretera.

6. La Orden ministerial de 6 de mayo de 1999, por la que se desarrolla el capítulo IV del título IV del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de viajeros por carretera.

7. Los artículos 1, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13 y el anexo B de la Orden ministerial de 28 de mayo de 1999, por la que se desarrolla el capítulo I del título II del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de expedición de certificados de capacitación profesional.

8. La Orden ministerial de 4 de abril de 2000, por la que se desarrolla el capítulo IV del título IV del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de otorgamiento de autorizaciones de transporte internacional de mercancías por carretera.

9. La Orden ministerial de 21 de julio de 2000, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de agencias de transporte de mercancías, transitarios y almacenistas-distribuidores.

10. La Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera, excepto lo dispuesto en el segundo párrafo del apartado 4 de su disposición transitoria primera.

11. La Orden FOM/2181/2008, de 22 de julio, por la que se dictan reglas sobre la realización de transportes de cabotaje en España. 12. La Orden FOM/207/2009, de 26 de enero, por la que se regula el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo.

Disposiciones adicionales y transitorias

Disposición adicional primera.

Certificado de aptitud profesional de los conductores. No se exigirá la realización de los cursos y exámenes previstos para la obtención del certificado inicial de aptitud profesional en el Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, a quienes hayan obtenido el título de Técnico en Conducción de Vehículos de Transporte por Carretera, establecido por el Real Decreto 555/2012, de 23 de marzo, a los que la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento o, en su caso, el órgano competente de las comunidades autónomas a las que dicha competencia les haya sido delegada por el Estado expedirá directamente dicho certificado, referido tanto al transporte de mercancías como al de viajeros, en su modalidad ordinaria.

Disposición adicional segunda.

Pesaje de vehículos. Con objeto de dar cumplimiento a lo que se dispone en el artículo 10 quinquies de la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, modificada por la Directiva (UE) 2015/719 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, antes del 27 de mayo de 2021 deberán implementarse en las infraestructuras viarias aquellos sistemas automáticos que permitan identificar los vehículos o conjuntos de vehículos en circulación que hayan superado la masa máxima que tengan autorizada.

Disposición transitoria segunda. Conversión de autorizaciones de transporte en vehículos ligeros.



1. A la entrada en vigor de esta disposición, las autorizaciones de transporte en vehículos ligeros documentadas en tarjetas de la clase MDL que, en la fecha de publicación de este real decreto, tuviesen adscrito algún vehículo con una masa máxima autorizada superior a las 3,5 toneladas quedarán automáticamente convertidas en autorizaciones de transporte de mercancías en cualquier clase de vehículo, debiendo realizarse la pertinente anotación por la Oficina Central del Registro de Empresas y Actividades de Transporte. El resto de las autorizaciones documentadas en tarjetas de la clase MDL que se encuentren vigentes en la fecha de publicación de este real decreto quedarán automáticamente convertidas en autorizaciones de transporte de mercancías exclusivamente en vehículos que no superen las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada.

2. Desde la entrada en vigor de esta disposición, no se otorgarán nuevas autorizaciones de transporte de mercancías exclusivamente en vehículos que no superen las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada cuando alguno de los vehículos que se pretenda adscribir a las mismas rebasa dicha masa máxima autorizada.

Disposición transitoria tercera. Funciones del gestor de transporte.

La persona que, de conformidad con los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, desempeñe en la fecha de entrada en vigor de este reglamento las funciones de gestor de transporte de una empresa titular de una autorización de transporte de viajeros en autobús o de transporte de mercancías en cualquier clase de vehículo podrá continuar haciéndolo hasta el 1 de julio de 2020 aunque no cumpla en su integridad lo dispuesto en el artículo 112 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

No obstante, durante todo ese período, dicha persona deberá cumplir las dos siguientes condiciones:

a) Tener conferidos poderes generales para representar a la empresa en las operaciones propias de su tráfico ordinario, ya sea con carácter exclusivo o solidario o mancomunadamente con otros, existiendo constancia de dicho apoderamiento en registro o documento público.

b) Tener conferido poder de disposición de fondos para las operaciones propias del tráfico ordinario de la empresa sobre sus principales cuentas bancarias, ya sea con carácter exclusivo o solidario o man-

comunadamente con otros.

Disposición transitoria cuarta. Vinculación del gestor de transporte a la empresa.

La persona que, de conformidad con los datos obrantes en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte, desempeñe en la fecha de entrada en vigor de este real decreto las funciones de gestor de transporte de una empresa de la titularidad de una persona física sin ser ella misma la titular de la correspondiente autorización de transporte, podrá continuar cumpliendo esta función en dicha empresa mientras esta conserve la titularidad de esa autorización, aun cuando no cumpla lo dispuesto en el artículo 113.1.a) del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, siempre que, no obstante, se encuentre en situación de alta en el Régimen de la Seguridad Social que corresponda.

Disposición transitoria quinta. Régimen de obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera.

Lo dispuesto en los apartados 3, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del anexo II del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, no será de aplicación hasta el 1 de julio de 2020. Hasta entonces, se continuarán aplicando en la realización de los exámenes para la obtención del certificado de competencia profesional para el transporte por carretera las reglas contenidas en los artículos 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 y 13 y en el anexo B) de la Orden ministerial de 28 de mayo de 1999, por la que se desarrolla el capítulo I del título II del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de expedición de certificados de capacitación profesional. ■



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



SERVICIO DE ENTREGA Y RECOGIDA DE PIEZAS

VENTA (NUEVO E INTERCAMBIO) **RECAMBIOS** (PARA TODOS NUESTROS PRODUCTOS) **REPARACIÓN** (ASESORAMIENTO TÉCNICO)



LIMPIEZA POR ULTRASONIDO DE PIEZAS METÁLICAS Y DE PLÁSTICO

Intercooler, catalizadores, filtro de partículas, colectores, EGR, etc.

Máquina de flujo forzado exclusiva para la regeneración de catalizadores y filtros de partículas. Venta y reparación de catalizadores y filtros de partículas.



ACTUALIDAD

La CETM critica las incongruencias de AECOC al prejuzgar

la eficiencia del transporte de mercancías

Alejandro Sánchez, director de Cadena de Suministro de la principal organización de empresas cargadoras, AECOC, ha instado al transporte de mercancías por carretera, a “ponerse las pilas” en cuanto a un mayor compromiso en la reducción de las emisiones contaminantes.

Sánchez reclama, además, mejoras en el trabajo diario de los transportistas, relativas a la eficiencia en la conducción, la optimización de las rutas y el empleo masivo de los megatrailers de 25,25 metros y 60 toneladas, sin descartar la adopción de los duotrailers o bitrailers de más de 30 metros de longitud y 70 toneladas de capacidad total ni olvidar la implantación de las 44 toneladas en el territorio nacional.

El representante de AECOC insistió, por otra parte, en que los empresarios del sector tomen medidas para hacer más atractiva la profesión de conductor, ante el aumento de la demanda de transporte previsto para los próximos años.

Alejandro Sánchez no parece ser consciente ni del trabajo que realizan sus proveedores, las empresas de transporte, ni de los esfuerzos econó-

micos que dedican éstas a modernizar su parque de vehículos.

Desde hace tiempo, todos los conductores de camiones realizan cursos encaminados a conseguir menores consumos de forma más eficiente, en vehículos dotados con la más moderna tecnología, con motores Euro 6 de baja emisión de CO₂, NO_x y partículas contaminantes. Y son precisamente los fabricantes de camiones quienes se han comprometido a reducir aún más las emisiones, en dos fechas concretas: 2025 y 2030; el transportista está a la espera.

Por otra parte, no son pocas las empresas que ya están utilizando energías alternativas, como el gas natural y los motores eléctricos o híbridos (en fase de experimentación), para satisfacer las necesidades de sus clientes a este respecto, aunque ello represente realizar cuantiosas inver-

siones, sin que exista una contraprestación económica de sus clientes, los cargadores. AECOC debería ser consciente de que solo es posible utilizar los megatrailers (y no digamos ya los duotrailers o bitrailers), en determinadas operaciones y recorridos de transporte, y siempre que vayan cargados; de ahí que no se haya generalizado su uso, aún más. Si el transporte de mercancías no es todavía más eficiente, al menos en el sentido que propugna AECOC, se debe al deterioro continuo de la actividad de transporte, motivado por las malas prácticas de ciertos cargadores.

El incesante incremento de las subastas de transporte (los famosos tenders), las imposiciones a nuestros conductores de realizar labores de carga y descarga, con dilatados plazos de espera en los muelles de los cargadores y las obligaciones de efectuar las recogidas y entregas en horarios imposibles, además del aumento de los plazos de cobro, están destruyendo la productividad del transporte, incrementando sus costes hasta extremos inimaginables.

Los cargadores son perfectamente conscientes de que no negocian en condiciones de igualdad, ni lealmente, con sus proveedores, los transportistas, y de que las condiciones de trabajo no son dignas ni justamente remuneradas. Ante esto, bien cabría preguntarse quién debería ponerse primero las pilas. ■

DAF XF, CF AND LF PURE EXCELLENCE

Máxima eficiencia de combustible, seguridad y confort.



Nuestra gama de camiones DAF es la mejor que hemos tenido. Cadena cinemática optimizada y mejoras aerodinámicas permiten incrementar el ahorro de combustible de hasta el 7%. Los sistemas de seguridad avanzados tales como el AEBS y FCW protegen al conductor y otros usuarios de la carretera. Lo que es más, los materiales de alta calidad hacen que las cabinas sean sumamente confortables. Excelencia en esta puro para ti. Pregunta en tu concesionario por los cursos de conducción o visita www.daf.com

SERVICIO OFICIAL:



Carretera N-634, Km 7.5 (33199) Meres - Siero. T 984 11 01 11 / www.asturtruck.com

CIRCULACIÓN

ÚLTIMAS NOVEDADES SOBRE EL BREXIT Y EL PRIMER PAQUETE DE MOVILIDAD

1.- Situación Primer Paquete de movilidad

Después de meses de idas y venidas sobre el destino de los controvertidos archivos del Primer Paquete de

Movilidad, el día 7 a media mañana la Conferencia de Presidentes tomó una decisión al respecto de lo que habían decidido los Coordinadores hace varias semanas.

En primer lugar, después de que

el Parlamento Europeo hubiese cambiado de opinión y existiese un consenso entre los grupos en TRAN para llevar los archivos al Pleno, **la CoP decidió que los tres archivos serían incluidos en la agenda de la Sesión Plenaria prevista para marzo.** Por las informaciones que he podido recabar, todo indica que la votación tendrá lugar **en la Sesión Plenaria prevista para la semana del 11 al 15 de marzo de 2019 en Estrasburgo.** Habrá que estar muy atento al plazo de interposición de enmiendas en el caso de que estas se quieran volver a presentar, preveo que el plazo de interposición de enmiendas sea de una semana y comience a principios del citado mes.

La otra gran cuestión pendiente una vez resuelta la decisión de llevar los archivos a la Sesión Plenaria, es que archivos son los que se van a llevar a Pleno. **El archivo sobre cabotaje, al haber sido aprobadas en el Comité las enmiendas de compromiso del Ponente, será este archivo enmendado el que se lleve a votar a la Plenaria en marzo. Sobre los dos archivos restantes, trabajadores desplazados y horas de conducción y descanso,**



la decisión de los coordinadores ha sido que se lleven a Pleno las propuestas de la Comisión.

Así pues, como hemos mencionado al principio después de varios meses de incertidumbre desde el rechazo a los archivos en el primer Pleno del mes de julio de 2018, parece **que finalmente los archivos van a ser votados en la primera Sesión Plenaria de marzo de 2019.** No obstante, nos han informado de que dado que hay muchos eurodiputados que no están nada conformes con esta decisión, se va a intentar dilatar el proceso de llevarlos a la Plenaria lo máximo posible. **A esto hay que añadir la unanimidad en la opinión de todas las fuentes consultada, de que los archivos serán efectivamente rechazados otra vez en la Sesión Plenaria, quedando su resolución para la siguiente Legislatura.** Pero personalmente hasta que no lo vea no podremos estar seguros completamente.

2.- Situación Brexit: Declaración conjunta en nombre del presidente Juncker y el primer ministro May

El presidente Juncker y el primer ministro May se reunieron el día siete para revisar los próximos pasos en el retiro del Reino Unido de la UE.

Las conversaciones se llevaron a cabo en un espíritu de trabajo conjunto para lograr la retirada ordenada del Reino Unido de la UE, especialmente en el contexto de una determinación compartida para lograr una asociación sólida para el futuro, dados los desafíos globales que la UE y el Reino Unido enfrentan juntos para mantener la apertura, y el comercio justo, la cooperación en la lucha contra el cambio climático y el terrorismo y la defensa del sistema internacional basado en normas.

El Primer Ministro describió el contexto en el Parlamento del Reino Unido y la motivación detrás de la votación de la semana pasada en la

Cámara de los Comunes que busca un cambio legalmente vinculante en los términos del respaldo. Ella planteó varias opciones para hacer frente a estas preocupaciones en el contexto del Acuerdo de Retirada en línea con sus compromisos con el Parlamento.

El presidente Juncker subrayó que la UE27 no reabrirá el Acuerdo de Retirada, que representa un compromiso cuidadosamente equilibrado entre la Unión Europea y el Reino Unido, en el que ambas partes han hecho concesiones importantes para llegar a un acuerdo. Sin embargo, el presidente Juncker expresó su apertura a agregar una redacción a la Declaración Política acordada por EU27 y el Reino Unido para ser más ambiciosos en términos de contenido y velocidad cuando se trata de la relación futura entre la Unión Europea y el Reino Unido. El presidente Juncker llamó la atención sobre el hecho de que cualquier solución tendría que ser acordada por el Parlamento Europeo y la UE27.

La discusión fue robusta pero constructiva. A pesar de los desafíos, los dos líderes acordaron que sus equipos deberían mantener conversaciones sobre si se puede encontrar un camino para obtener el apoyo más amplio posible en el Parlamento del Reino Unido y respetar las directrices acordadas por el Consejo Europeo. El Primer Ministro y el presidente se reunirán nuevamente antes de fines de febrero para hacer un balance de estas discusiones.

El gobierno británico dijo a su vez el pasado día 5 que permitiría que los transportistas por carretera de la UE siguieran accediendo al Reino Unido después de un Brexit sin acuerdo, un movimiento que espera sea recíproco.

La UE planea permitir que los camioneros británicos entren en la UE27 durante nueve meses después del Brexit, **pero el Reino Unido dijo que esperaba que su "oferta más liberal" impulsara a Bruselas a aliviar su postura.** La oferta de

Gran Bretaña está supeditada a las discusiones con la Comisión para "igualar" el plan, dijo Jesse Norman, ministro de transporte, en una declaración ante el parlamento.

Norman también dijo que se tomaría la decisión de suspender los derechos de cabotaje para los transportistas de la UE en el Reino Unido, en el caso de que no se otorgara el mismo nivel de acceso en el Continente.

"Más de 80 por ciento del transporte entre el Reino Unido y Europa continental está a cargo de transportistas de la UE y es importante asegurar que las cadenas de suministro del Reino Unido estén protegidas", dijo. "Nuestro enfoque de ofrecer acceso en esta etapa apunta tanto a proporcionar la tranquilidad necesaria para que continúen los flujos de fletes internacionales, como a ayudar a garantizar acuerdos recíprocos para los transportistas de U.K."

La Comisión Europea dijo en diciembre que los camioneros del Reino Unido deberían conservar los derechos básicos de acceso hasta nueve meses después de un Brexit sin acuerdo, una propuesta que debe ser aprobada por el Parlamento Europeo y el Consejo.

El Reino Unido también mantiene conversaciones bilaterales con Francia, y el mes pasado llegó a un acuerdo con el gobierno suizo para replicar los términos de acceso existentes. Hay 22 "acuerdos bilaterales históricos" que volverían a entrar en vigor bajo un resultado sin acuerdo, dijo Norman.

Sin planes de contingencia, se establecería un sistema de permisos limitado en el que el Reino Unido asignaría menos de 4,000 permisos de entrada, muy por debajo del número requerido para coincidir con los tránsitos actuales, lo que llevaría a problemas muy importantes en los principales puntos de acceso de Reino Unido. ■



RESTRICCIONES AL TRÁFICO

NACIONALES PARA EL 2019

Se ha publicado en el BOE la RESOLUCIÓN de 14 de enero de 2019, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2019, de cuyo texto adjuntamos copia.

Además, de su contenido destacamos lo siguiente:

- **Entrada en vigor:** a partir del miércoles 30 de enero.
- Restricciones a la circulación:

B.1 Vehículos de transporte de mercancías en general: Se prohíbe la circulación a los **vehículos o conjuntos de vehículos de más de 7.500 kilos de MMA o MMC, en los tramos, días y horas indicados en el anexo II de esta Resolución.**

Quedan exentos de esta prohibición los vehículos o con-

juntos de vehículos que transporten:

- ▶ Ganado vivo.
- ▶ Mercancías perecederas a temperatura regulada conforme al Anejo 3 del ATP, **así como de frutas y verduras frescas en vehículos autorizados para ello siempre y cuando este tipo de mercancía suponga al menos la mitad de la carga útil/volumen del vehículo.**
- ▶ Vehículos de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, Sociedad Anónima, destinados al transporte de envíos postales dentro del ámbito de la prestación del

servicio postal universal, de lunes a viernes, ambos incluidos.

- ▶ Fundentes para el mantenimiento de la vialidad de las carreteras (en periodo invernal).
- ▶ Grúas en servicio de auxilio en carretera (señal V-24).

B.2 Mercancías Peligrosas:

B.2.1: Se prohíbe la circulación a los vehículos de transporte de mercancías peligrosas que deban llevar los paneles naranja de señalización reglamentaria de acuerdo a lo que dispone el ADR, **en los tramos y durante los días y horas que se indican en el anexo V (apartado 1º, Restricciones Comunes y apartado 2º, Restricciones Específicas epígrafe A)** de esta Resolución.

B.2.2: Por otro lado, los vehículos que realicen transporte de mercancías peligrosas de larga distancia deberán utilizar obligatoriamente la Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas (RIMP), que figura en el anexo IV de esta Resolución. Si los puntos de origen y/o destino del desplazamiento quedan fuera de la RIMP, ésta se deberá abandonar por la entrada o salida más próxima **en el sentido de la marcha**, con objeto de realizar el recorrido fuera de la RIMP más corto posible.

También se permitirá abandonar la RIMP en aquellos desplazamientos cuyo destino u origen sea la residencia habitual del conductor, para efectuar los descansos diario o semanal, o para la realización de operaciones de reparación o mantenimiento del vehículo, o para acceder a la base de la empresa transportista, siempre y cuando se cumplan las condiciones de estacionamiento especificadas en el ADR.

Quedan exentos de la utilización de la RIMP los trans-

portes que se realizan de acuerdo a alguna de las exenciones recogidas en el ADR, y aquellos desplazamientos cuya finalidad es la distribución y el reparto de mercancías peligrosas a sus destinatarios finales, utilizándose en este caso el itinerario que se considere más idóneo, empleándose inexcusablemente las circunvalaciones o rondas exteriores, cuando las haya.

Quedan exentos de las restricciones para mercancías peligrosas recogidas en los apartados B.2.1 y B.2.2 de esta Resolución los vehículos que transporten las materias a las que se hace referencia en el **anexo III** de esta Resolución, en las condiciones que en éste se determinan.

Las nuevas carreteras incorporadas a la RIMP para el año 2018 son las siguientes:

- ▶ RM-23: Enlace RM-2 – RM-3.
- ▶ LE-30 – A-60: Virgen del Camino (A-66) – Santas Martas (A-231).

B.3 Vehículos especiales y transportes especiales: No podrá circular ningún vehículo especial del tipo maquinaria agrícola ni de obras o servicios; ni ningún transporte especial, considerado así como consecuencia de sus características técnicas o de la mercancía que transporta, **en los tramos, días y horas que se indican en el anexo II y en el anexo V (apartado 1º, Restricciones Comunes y apartado 2º, Restricciones Específicas epígrafe B)** de esta resolución.

Esta restricción no será de aplicación a vehículos utilizados en las labores de extinción de incendios, protección del medio ambiente, mantenimiento de las carreteras y salvamento de vidas humanas, previa comunicación al Centro de Gestión de Tráfico de la zona afectada.



Polígono Les Peñas, Parcela 40-F
33199 Granda-SIERO
Tel./Fax: 985 79 30 27
oficina@alchersan.com

www.alchersan.com

Comercial

AlchersAn

Distribuidor Kärcher para Asturias

KÄRCHER

makes a difference





La maquinaria agrícola y la de obras o servicios, siempre que no precisen autorización complementaria de circulación, estará exenta de las restricciones contempladas en el anexo V de esta Resolución.

Los vehículos especiales al servicio de Auxilio en carretera estarán exentos de las restricciones contempladas en el anexo II y anexo V de esta Resolución.

Las grúas de elevación de hasta 5 ejes (incluido), estarán exentas de las restricciones contempladas el anexo V (apartado 2º- Restricciones Específicas epígrafe B) de esta Resolución.

En el caso de siniestros que requieran la urgente e inmediata presencia de maquinarias de servicios automotriz y grúas de elevación en el lugar del suceso, comunicarán al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico o al Centro de Gestión de Tráfico de la zona afectada, los vehículos y sus características, así como el itinerario que seguirán desde su origen hasta el lugar de destino.

D.1.1 Medidas de regulación en circunstancias

excepcionales: Ante fenómenos meteorológicos adversos, se podrá restringir la circulación de determinados tipos de vehículos, sin perjuicio de **la obligación que incumbe a los conductores de camiones, con MMA superior a 3.500 kilos**, autobuses, autobuses articulados y conjuntos de vehículos, de circular obligatoriamente por el carril derecho de la vía, así como la de no efectuar adelantamientos ni rebasamientos en los casos de nieve, hielo, baja visibilidad por niebla o viento fuerte.

D.1.2 Por elevada concentración de vehículos en determinados lugares de especial protección, acontecimientos deportivos y otros eventos, que se concretan en el **anexo VIII** de la presente Resolución, se podrán establecer medidas de regulación excepcionales que se señalarán de manera adecuada en la vía y serán publicadas en la página web de la Dirección General de Tráfico con una antelación mínima de un mes.

D.2: Mejora de la Seguridad vial de tramos con elevada siniestralidad: Con carácter temporal y con la finalidad de disminuir su siniestralidad y mejorar la seguridad vial de todos los usuarios, se restringe la circulación de determinados vehículos y conjuntos de vehículos en los tramos de carreteras que se recogen en el **anexo VII** de esta Resolución.

Quedan exceptuados de esta restricción:

- ▶ Los vehículos o conjunto de vehículos en los que el origen o destino de las mercancías que transportan, de acuerdo con la carta de porte o documentación equivalente que lleven a bordo, se encuentren en las localidades a las que sólo puede accederse desde los tramos restringidos, en el trayecto imprescindible debidamente justificado.
- ▶ Los vehículos dedicados al servicio de Auxilio en carretera.
- ▶ Los vehículos o conjunto de vehículos con autorización especial de circulación por razón de su carga indivisible o de las características constructivas de los vehículos con itinerario específico que incluya total o parcialmente el tramo afectado por esta restricción.
- ▶ Los desplazamientos dentro del tramo restringido, **en el trayecto mínimo imprescindible, volviendo necesariamente por el mismo itinerario** y con la debida justificación: cuando el destino u origen sea la residencia habitual del conductor o el lugar de domiciliación del vehículo; cuando se vayan a efectuar los descansos, diario o semanal, **o pausa obligatoria**; cuando se vayan a realizar operaciones de reparación o mantenimiento del vehículo, **o en los casos de avituallamiento o abastecimiento. ■**

NUEVA FORMA DE PAGO DE LAS SANCIONES EN CARRETERA EN GRAN BRETAÑA



Hemos conocido a través de la IRU como información de la Road Haulage Association inglesa que, a partir del martes 29 de enero de 2019, la forma de pagos en carretera en gran Bretaña cambiará. En lugar de pagar con chip y PIN, las multas ahora se pagarán utilizando un portal de pago seguro.

¿Cómo funciona?

Una vez que un agente de inspección de la DVSA (Driver & Vehicle Standards Agency) emita una sanción al conductor:

1. Le pedirá que proporcione una dirección de correo electrónico o un número de teléfono suya o de un pagador designado.
2. Se le enviará al conductor o al pagador designado un correo electrónico o un mensaje de texto con un código único y un enlace al portal de pagos.
3. Entonces habrá que seguir el enlace y usar el código para ingresar los detalles de pago para realizar el pago.
4. El agente recibirá un texto confirmando el recibo del pago.
5. Luego, liberarán su vehículo una vez que se hayan resuelto cualquier otro problema pendiente.
6. Recibirá un correo electrónico o recibo de texto confir-

mando el pago.

Beneficios para el infractor:

El nuevo sistema significa que los pagos pueden realizarse desde cualquier lugar y por cualquier persona designada por el conductor.

Se traducirá a varios idiomas y estará disponible las 24 horas del día, los 7 días de la semana, por lo que los pagos se pueden realizar en cualquier momento.

Esto significa que podrá moverse más rápido. ■

Nota: Aunque la DVSA va a utilizar este procedimiento, no está seguro si la Policía del Reino Unido lo hará.

AC
ASTUR CAMIÓN
RECAMBIOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES

Polígono Proni. Calle 1, nº12
33199 Meres - Siero - Asturias
Tfnos.: 985 79 32 45
985 79 40 22
E-mail: info@asturcamion.com

www.asturcamion.com



Plan MOVES



APROBADAS LAS BASES REGULADORAS DEL PROGRAMA DE INCENTIVOS A LA MOVILIDAD EFICIENTE Y SOSTENIBILIDAD (PLAN MOVES) CUYAS AYUDAS DEBERÁN SER CONVOCADAS POR LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

El Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio para la Transición Ecológica, ha aprobado el **Real Decreto 72/2019, de 15 de febrero**, por el que se regulan las bases del Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible (MOVES), dotado con 45 millones de euros y dirigido a incentivar la compra de vehículos alternativos, instalar infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, el desarrollo de incentivos para implantar sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas y la implantación de medidas recogidas en Planes de Transporte a los centros de Trabajo.

Los importes de las ayudas para la adquisición de vehículos oscilan entre los de 700 euros para motos eléctricas y los 15.000 euros para la compra de camiones y autobuses con propulsión alternativa. Las ayudas para la compra de vehículos ligeros eléctricos se sitúan en torno a los 5.000 €.

En paralelo, se exigirá fabricantes, importadores de vehículos o puntos de venta un descuento mínimo de mil euros en la factura, excepto para las adquisiciones de cuadríciclos y motos. Así, el beneficiario de la ayuda estatal también verá apoyada la adquisición de un vehículo

alternativo contará con un incentivo adicional para apostar por la movilidad sostenible.

Las ayudas a los vehículos de gas, quedan reservadas para camiones y furgones (MMA>3,5 Tn.), dado que todavía no existen alternativas tecnológicas vinculadas a la electrificación.

Las ayudas- podrán ser cofinanciadas con recursos del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y no son compatibles con otras ayudas, de cualquier otra administración, que tengan la misma finalidad.

Reparto territorial

Pueden ser beneficiarios de las ayudas MOVES profesionales autónomos, personas físicas, comunidades de propietarios, empresas privadas, entidades locales y las entidades públicas vinculadas a ellas, las administraciones de las comunidades autónomas y otras entidades públicas vinculadas a la Administración General del Estado.

El programa MOVES será coordinado por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), y **gestionado por las comunidades y ciudades autónomas,**



Los importes de las ayudas para la adquisición de vehículos oscilan entre los de 700 euros para motos eléctricas y los 15.000 euros para la compra de camiones y autobuses con propulsión alternativa.



El presupuesto asignado a cada comunidad o ciudad autónoma deberá dedicarse entre **un 20% y un 50% para la adquisición de vehículos alternativos**; entre un 30% y un 60% para implantación de infraestructuras de recarga, estableciéndose que un mínimo del 50% sea para puntos de recarga rápida o ultrarrápida. Una horquilla entre el 5% y el 20% deberá destinarse a la implantación de sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas y hasta un 10% a la implantación de medidas contenidas en Planes de Transporte a los Centros de trabajo. ■

que deberán realizar convocatorias en sus respectivos territorios. El criterio de reparto de consensuará en la

Conferencia Sectorial de Energía, órgano de coordinación entre el MITECO y las administraciones autonómicas en materia energética.



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



 CONVENIOS

Iberaval y la Confederación Española del Transporte de Mercancías unen fuerzas para financiar a ese sector



• La sociedad de garantía lanza junto a CETM el producto Ibertrans Liquidez, que pretende facilitar el acceso al crédito a las empresas del transporte por carretera.

• Constituyen una línea dotada con 20 millones de euros para dar cobertura a esas operaciones.

Iberaval y la Confederación Española del Transporte de Mercancías (CETM), han firmado un convenio, en Madrid, que permitirá acceder a

financiación, en mejores condiciones y plazos, a los asociados y empresas de ese sector en toda España, a partir de un producto específico denomi-

nado Ibertrans Liquidez.

Con la firma de este acuerdo, Iberaval se compromete a aportar

financiación ágil a empresas y autónomos del sector del Transporte de Mercancías, para que puedan acceder al crédito de una manera más competitiva y, de ese modo, afrontar desafíos con las mejores garantías.

En concreto, Ibertrans Liquidez se centra en el respaldo a las operaciones de circulante, a devolver en un plazo máximo de cinco años, incorporadas a préstamos o cuentas de crédito.

El límite fijado para las operaciones llega hasta los 500.000 euros, y el precio máximo del préstamo queda establecido en el euríbor + 2 por ciento, más una comisión de aval a determinar, según el rating de la empresa solicitante.

El acuerdo, que han sellado el vicepresidente de CETM, Carmelo González, también presidente de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales del Transporte por Carretera (Conetrans) y el director general de Iberaval, Pedro Pisonero, fija una línea dotada con 20 millones de euros, para dar cobertura a las operaciones que se recibirán.

El acuerdo por el que se pone en marcha Ibertrans Liquidez establece, igualmente, un plazo máximo de respuesta, que Iberaval en la actualidad

tiene estandarizado en diez días.

De esta manera, las necesidades financieras y de servicios de empresas asociadas a CETM, que integra a más de 31.000 empresas de transporte de toda España, serán atendidos por la sociedad de garantía Iberaval de manera preferente, con especial incidencia en los ámbitos del asesoramiento y financiación.

El sector del Transporte por carretera soporta en la actualidad más de medio millón de puestos de trabajo y aporta a la economía nacional un valor añadido superior al 3,6 por ciento. Según datos de la Confederación, el 85 por ciento del transporte en España se realiza por carretera.

Iberaval, sociedad de garantía líder en número de socios (respalda ya a más de 27.000 pymes, autónomos y emprendedores), y también la que mayor actividad registró en los nueve primeros meses de 2018, cuenta con un departamento especializado de Transporte, tras la absorción, en 2015, de Transaval.

Durante el último año, Iberaval formalizó 275 operaciones específicas de Transporte, en todo el territorio nacional, por un importe cercano a los 18 millones de euros. ■

www.sanromangarcia.com

info@sanromangarcia.com

T 985 79 29 66 / 985 79 26 31

 **SAN ROMÁN**

ESTACIONES DE SERVICIO

SAN ROMÁN EN:

VIELLA, GRANDA (ASTURIAS)

SOLOSANCHO (ÁVILA)



DESCUENTO 5★
VALCARCE CLÁSICA



12 CÉNTIMOS DE DESCUENTO
con tarjeta SOLRED
a socios de
UITA, CESINTRA
y CETM

16 CÉNTIMOS DE DESCUENTO
con tarjeta SOLRED
para los socios de
CETM con precio
profesional

15 CÉNTIMOS DE DESCUENTO
con tarjeta
SOLRED a socios de UITA,
CESINTRA con precio profesional *

* SÓLO ESTACIÓN DE VIELLA

35 CÉNTIMOS DE DESCUENTO
de ADBLUE
para socios de CETM

8 CÉNTIMOS DE DESCUENTO
para empresas radicadas
en polígonos

CARROCERÍAS

REPARACIONES

**CARROCERÍAS
SOMONTE**

Carrocerías de todo tipo, vehículos nuevos y ocasión, frigoríficos, portacontenedores, pintura,...

Pol. de Somonte. C/ M^a Glez "La Pondala" n°95. 33393 Gijón
Tel.: 985 32 02 52
www.carroceriasomonte.es

Distribuidor oficial en Asturias:



REMASAL
REPARACIONES MECÁNICAS AVILÉS S.L.

Remasal
Avda. Gijón n° 78, 33460-Avilés
T.: 985 550 333
F.: 985 547 103
www.remasal.es
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**

crastir
carrocerías

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

www.crastir.es

**TALLERES
COMEFA**

- Reparación de todo tipo de vehículo industrial y turismo
- Rectificado de motores
- Centro autorizado de Tacógrafo Digital y Analógico
- Laboratorio de inyección

Ctra. Ribadesella-Canero, km 85. 33469 Tabaza - Carreño
Tfnos.: 985 579 803 / 804
www.comefa.es

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




FABRICANDO DESDE 1956

ASISTENCIA MECÁNICA INTEGRAL, S.L.
TALLER MULTIMARCA

ASMECA

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

ADRA
SERVICE

DIAGNOSIS: JALTEST MULTIMARCA
ESITRONIC BOSCH
WABCO/HALDEX/KNORR
ZF/RENAULT

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



VEHÍCULOS

VEHINSA www.vehinsa.com

RENAULT TRUCKS T
CAMIÓN DEL AÑO EN ESPAÑA 2014




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

**ANÚNCIATE
EN ESTA REVISTA**

DESDE **125** euros/año

T 985 22 00 19
publicidad@leaderscomunicacion.com

REPARACIONES

**INYECCIÓN COMMON RAIL - BOMBA UNITARIA
INYECTORES DE BOMBA**

*Taller de Inyección
Espíritu Santo*

Polig. Espíritu Santo, Calle Bélgica 5
Tels. : 985 98 59 43
667 65 35 17 / 667 65 35 18

tallerdeinyeccionespiritusant@gmail.com 33010- Oviedo

SERVICIOS AL TRANSPORTE

Comercial

AlchersAn
Distribuidor Karcher para Asturias

KÄRCHER
makes a difference

Polígono Les Peñas, Parcela 40-F • 33199 Granda-SIERO
Tel./Fax: 985 79 30 27 oficina@alchersan.com www.alchersan.com

RECAMBIOS Y ACCESORIOS

EUROMASTER NEUMÁTICOS **FANJUL**
Mantenimiento del vehículo

**ESPECIALISTAS EN
SEGUIMIENTO DE FLOTAS Y
MANTENIMIENTO DE SU
VEHÍCULO**

Asistencia 24 horas: 606 98 49 32 / 33

Gijón **Mieres**
C/ María González La Pondala, 91 Pol. Ind. Vega de Arriba, s/n
Pol. Ind. Somonte Tf: 985 462 456
Tf: 985 303 799

SERVICIOS EMPRESARIALES

ASCOR
CORPORACIÓN DE SEGUROS

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

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

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

www.ascorseguros.com

RECAMBIOS MERES SL

Polígono de Granda, num.36 nave 7 - 33199 Granda - Siero
Tfnos: 985791281-985985091 Fax: 985791621
recambiosmeres@yahoo.es

Recambios Meres. Todo en recambios para vehículos, camiones y automóviles de Asturias.
Somos líderes en automoción

www.recambiosmeres.es

Especialistas en recambios y accesorios de VI, distribuidores de las marcas:

OFERTA ESPECIAL EN PÁGINAS WEB PARA SOCIOS ASETRA

leaders COMUNICACIÓN

www.leaderscomunicacion.com
T 985 22 00 19



**CAJA RURAL
DE ASTURIAS**



Tú te ocupas de la ruta, nosotros de la financiación

Nuestra línea especial de transporte te interesa

Ofrecemos una solución de financiación flexible tanto para vehículos nuevos como usados

- Plazo: hasta 8 años.
- Comisión de apertura: 0%.
- Sin comisión por amortización anticipada
- Tipo de interés fijo o variable en función de las preferencias del solicitante.
 - Fijo: desde 1,50% (máximo 5 años).
 - Variable: desde Eur 12m+1,25%. (mínimo 1,25%).

TAE= 1,51%. Calculada para un préstamo por importe de 100.000€ a un plazo de 5 años. Sin comisión de apertura. Cuota mensual= 1.730,99€ siendo la última cuota de 1.730,88€. Importe total adeudado: 103.859,29€

Oferta válida hasta 31/12/2019.

Para más información, no dudes en dirigirte a cualquiera de nuestras oficinas y encontraremos una respuesta adecuada a tus necesidades.

Estamos muy cerca de ti



112 oficinas
en Asturias



114 cajeros a
tu disposición



Nuestra página web
www.cajaruraldeasturias.com



Redes sociales



App para tu
smartphone o tablet