OCTUBRE#16

TRANSPORTE de ASTURIAS

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

LA REVISTA DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ASTURIAS

ASETRA CETM ASTURIAS

Elías Iglesias, empresario autónomo de altos vuelos

Plan MOVES II en Asturias y normativa sobre transporte de residuos.

Nuevo MAN TGX. Simply my truck.

Con el nuevo MAN TGX puede estar seguro de que nunca va a perder el control de su negocio. Gracias a MAN DigitalServices es más fácil que nunca coordinar y monitorizar su flota en tiempo real. Los servicios digitales MAN Essentials y MAN Perform permiten optimizar la conducción y la utilización del vehículo. Todo esto junto con nuestra cadena cinemática orientada al ahorro de combustible garantiza un gran rendimiento. El nuevo MAN TGX demuestra ser más eficiente que nunca. #SimplyMyTruck

MAN

OVIDIO DE LA ROZA BRAGA

Presidente de ASETRA y CETM

EDITORIAL

El transporte, esencial y necesario

Iniciamos septiembre con una llamada al optimismo, a pesar de todo, tal y como recogía en mi carta a los empresarios que forman parte de CETM y por supuesto de ASETRA y caminamos hacia el último trimestre del año, con el mismo ánimo, aunque las circunstancias se empeñen en no ponérnoslo fácil.

Recuerdo por tanto, en este editorial, los principales planteamientos de la citada carta, con inevitable referencia a la situación de Asturias y sobre todo de su industria a la que tanto le cuesta resistir los embates.

El regreso al trabajo lo hemos hecho con la mascarilla puesta y con el miedo de que se repitan los episodios que vivimos durante el estado de alarma. Pero si algo ha puesto en evidencia esta crisis sanitaria, es el papel del transporte de mercancías por carretera, que es (siempre lo ha sido) más que fundamental.

Nuestros conductores han vivido situaciones indignas y a pesar de todo han seguido al pie del cañón, porque el deber de las empresas de transporte era mantener el abastecimiento de supermercados, farmacias y hospitales y nuestro compromiso siempre ha sido firme. Gracias al esfuerzo de estas empresas y sus trabajadores, se ha evitado el caos en muchos momentos y esperamos que, tanto el Gobierno central como los gobiernos regionales, tengan en cuenta la experiencia vivida para evitar caer en los mismos errores en caso de que tuvieran que tomarse medidas severas de nuevo. (Necesario por tanto es recordar en este punto, la posibilidad de facilitar el trabajo a nuestros transportistas en los restaurantes y estaciones de servicio, más allá de la una de la madrugada, hora fijada de atención al público, en las disposiciones más recientes).

A pesar de lo que muchos piensan, nuestro sector ha sido uno de los que más ha sufrido las consecuencias de esta crisis. El transporte de aquellas mercancías que no se consideran esenciales ha quedado mermado, las dificultades para encontrar viajes de retorno han disparado los costes y en torno al 42% de las empresas se ha visto obligada a realizar algún tipo de regulación de empleo. Está en manos del Gobierno la supervivencia de tejido empresarial y confiamos en que se lleven a cabo las medidas necesarias para salgamos adelante y superemos una de las mayores crisis que nos ha tocado vivir.

▸▸▸

EDITA ASETRA • **DISEÑA Y PRODUCE** Leaders Comunicación • **IMPRIME** Gráficas APEL • **Dep. Legal** AS 00688-2018

La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) ha trabajado con ahínco para lograr que el transporte de mercancías por carretera resistiera. El Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) logró el compromiso del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) para abordar reclamaciones históricas del sector y esperamos que las negociaciones sean satisfactorias para dar al transporte el empuje que necesita.

Entre otras cuestiones, el MITMA se ha comprometido a desarrollar un régimen sancionador a la morosidad en el transporte para penalizar los pagos por encima de los 60 días, a abordar la problemática de la carga y la descarga en una mesa tripartita junto a cargadores y transportistas, reembolsar los 200 millones de euros correspondientes a las cantidades a devolver por el céntimo sanitario o elaborar un Plan de Impulso a la Sostenibilidad del Transporte de Mercancías por carretera, materias que son imprescindibles para el progreso de nuestro sector y que han de ver la luz lo más pronto posible.

Nuestro sector supone un 4,8% del PIB, cerca de 600.000 empleos directos y más de 15.000 millones de euros vía impuestos a las arcas de Estado. Su papel durante esta pandemia ha dejado en evidencia que es irremplazable (para quien aún no se había dado cuenta) y fundamental para la recuperación económica. Por eso, en la CETM tenemos la esperanza de que todo esto constituya un bache en el camino y logremos superarlo entre todos.

Por lo que se refiere a Asturias, no es sencillo conservar la nota de optimismo. Tanto desde FADE como desde la propia Asetra, no nos hemos cansado de repetir que es necesario, relanzar la inversión, reducir impuestos y apostar sin atisbo de duda alguno por la continuidad de nuestras principales industrias, muchas de ellas, en serios problemas. Especialmente, aquellas cuya competitividad o supervivencia dependen de su factura eléctrica, como pueden ser Arcelor, AZSA o las alumineras.

Desde Fade, se trabaja actualmente para orientar a las empresas sobre el acceso a los nuevos fondos europeos y estimular la presentación de nuevos proyectos, en consonancia con el Gobierno Regional y sus distintas Consejerías, pero urge un compromiso conjunto e ineludible por mantener lo existente. Hay que trabajar juntos para que las empresas actualmente radicadas en nuestro territorio, grandes o pequeñas, puedan mantener su rentabilidad, planes de crecimiento y empleo, porque sin ello, difícilmente llegaremos, ni unos ni otros, sanos y salvos a destino. ■

Ovidio de la Roza, presidente de ASETRA Y CETM.

> Nuestros conductores han vivido situaciones indignas y a pesar de todo han seguido al pie del cañón, porque el deber de las empresas de transporte era mantener el abastecimiento de supermercados, farmacias y hospitales y nuestro compromiso siempre ha sido firme.

ELÍAS IGLESIAS, asociado de ASETRA, Empresario Autónomo del Año

CEAT Asturias
Los autónomos de FADE

Nuestro Asociado, Elías Iglesias, ha recibido este año la distinción de Empresario Autónomo del Año, que reconoce su trayectoria profesional de casi 40 años dedicados al transporte de mercancías.

▸▸▸

Elías siempre ha destacado por su su afición a decorar los sucesivos camiones adquiridos con motivos asturianos, el mapa de Asturias, la bandera, el oso pardo o los caballos que corren por los montes del Principado.

Una afición que le roba mucho tiempo pero que le distingue donde va.

Elías Iglesias, con su Volvo FH13 540 cv.

El premio es convocado anualmente por la Confederación de Empresarios Autónomos de Asturias y la Federación Asturiana de Empresarios.

Elías Iglesias, recibió el galardón de manos del presidente, Ovidio de la Roza, que lo es también de la Confederación de Autónomos, integrada en Federación Asturiana de Empresarios y del director general de Director General de Comercio, Emprendedores y Economía Social del Principado de Asturias, Julio González Zapico, en el transcurso de un sencillo acto que tuvo lugar en el salón de actos de FADE.

Natural de Gozón, vive actualmente en Avilés y goza de una impecable reputación en el sector, destacándose siempre por su apoyo y participación en la actividad asociativa.

A punto de cumplir los 59 años, Elías lleva ya casi cuatro décadas trabajando en el sector y treinta como autónomo.

Comenzó como conductor en los años ochenta y en 1990 adquirió su primer flamante camión. Desde entonces ha recorrido miles de kilómetros, al frente de sus Volvos y Actros. Especializado en transporte nacional, encontró su nicho de negocio en el transporte de colchones, concretamente de la marca Pikolín y realiza semanalmente numerosos viajes entre Zaragoza y Asturias, con habituales paradas en el País Vasco.

A manos del volante ha ido sorteando las diferentes crisis de los últimos años y aunque asegura haber notado especialmente los efectos del confinamiento durante los meses de marzo a mayo, la actividad se ha ido recuperando en verano, y de momento, está trabajando bien.

Elías Iglesias, alias "El Condor" para los amigos, también se muestra muy contento de la repercusión que

> "Sigo poniendo trabajo e ilusión y eso es lo más importante", afirma el empresario gozoniego.

ha tenido el premio recibido en los medios de comunicación asturianos. “Era la primera vez que un empresario del sector del transporte lo conseguía y es muy importante que se de a conocer lo más posible nuestra actividad. Muchísimos transportistas lo han pasado muy mal durante el estado de alarma, pero han sabido estar a la altura”.

Recientemente también, Elías Iglesias, fue entrevistado por su colega y amigo, Alberto Puerta, para su sección “En tu Cabina y en la mía”, que publicó con buen juicio, mucha ternura y gran éxito entre los lectores de la revista Transporte Mundial, definiéndole como “Autónomo de altos vuelos”.

Asetra, por su parte, se enorgullece de contar entre sus asociados con profesionales de la talla de Elías, a quien ha felicitado públicamente, así como a Santiago Martínez, propietario de Lombriastur, que recibió también otro de los galardones que entrega anualmente CEAT Asturias para reconocer la labor de los empresarios autónomos en el Principado. ■

AUTÓNOMO, DE ALTOS VUELOS

Transporte Mundial | 29 jun. 2017

Elías Iglesias

El Cóndor

Hoy llega a esta sección uno de los más claros representantes de una estirpe de profesionales que dejan muy alto el pabellón de este oficio: Elías Iglesias “El Cóndor”. En esta ocasión en la ruta Asturias-Zaragoza-Asturias hemos disfrutado de la hospitalidad de su bello y recién estrenado Volvo FH540.

ALBERTO PUERTA (Texto y fotos)

Gozón

Un galardón de miles de kilómetros

Elías Iglesias celebra el premio de autónomo del año: “Es la primera vez que se lo dan a un transportista”

I. GARCÍA

Elías Iglesias, ayer, en Zaragoza con su camión.

Noticias de Avilés

Elías Iglesias recibe el galardón de "Autónomo del la FADE

zoniego fue entregada por Ovidio de la Roza y el rcio

CEAT Asturias

Elías Iglesias

Julio Zapico, Elías Iglesias, Santiago Martínez y Ovidio de la Roza, ayer, en la entrega de los premios. J. VALLINA

La CEAT-Asturias y Fade premian la labor de dos autónomos «ejemplarizantes»

El transportista Elías Iglesias fue reconocido por su trayectoria y el dueño de Lombriastur Santiago Martínez, como Autónomo del año 2020

P. ALONSO

Ayudas al colectivo

---

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

PROGRAMA DE INCENTIVOS A LA MOVILIDAD EFICIENTE Y SOSTENIBILIDAD

(PLAN MOVES II) 2020-2021. PRINCIPADO DE ASTURIAS

El 9 de septiembre de 2020, se ha publicado en el BOPA el Extracto de la convocatoria de subvenciones correspondientes al programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) en el Principado de Asturias para el ejercicio 2020-2021.

La finalidad de este real decreto es contribuir a la descarbonización del sector transporte mediante el fomento de las energías alternativas para la consecución de los objetivos fijados por el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 y contempla el otorgamiento de **subvenciones dirigidas 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 de movilidad sostenible al trabajo.

Este programa de ayudas tiene una dotación económica para la actuación 1: Adquisición de vehículos de energías alternativas de 1.349.804,47 €, de las que 527.163,35 € irán destinados a empresas privadas y autónomos y un máximo de 268.960,89 € irán destinados a la adquisición de vehículos pesados propulsados por autogas y gas natural (categoría N3).

Destinatarios últimos de las ayudas

Serán destinatarios de las ayudas los sujetos que se enumeran en el siguiente apartado:

• Las personas físicas que desarrollen actividades económicas, en cuyo caso habrán de estar dados de alta en el Censo de Empresarios, Profesionales y Retenedores de la Agencia Estatal de Administración Tributaria (...).

• Las personas jurídicas, válidamente constituidas en España en el momento de presentar la solicitud, y otras entidades, con o sin personalidad jurídica, cuyo número de identificación fiscal (NIF) comience por las letras A, B, C, D, E, F, G, J, R o W.

Incompatibilidad de las ayudas

Las subvenciones reguladas en este real decreto no serán compatibles con otras subvenciones o ayudas que pudieran concederse para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera administraciones o entes públicos o privados, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales.

Actuación 1: Adquisición de vehículos de energías alternativas

Será actuación subvencionable la adquisición directa o por medio de operaciones de financiación por leasing financiero o arrendamiento por renting (también llamado leasing operativo) de vehículos nuevos, matriculados por primera vez en España a nombre del destinatario último de la ayuda, salvo en los casos de renting en los que podrá estar matriculado a nombre de la empresa de renting. Además, la fecha de factura de compraventa y fecha de matriculación serán posteriores a la fecha de registro de la solicitud en la convocatoria correspondiente de este Programa. El pago del precio del vehículo, incluido el abono de posibles cantidades a cuenta o bajo cualquier otro concepto, deberá ser realizado con posterioridad a la fecha de registro de la solicitud.

También será subvencionable la adquisición de vehículos eléctricos y de pila de combustible de categorías M1 y N1 y con hasta nueve meses de antigüedad, contada desde su primera matriculación hasta la fecha de registro de la solicitud de ayuda, y cuya titularidad deberá ostentarla el concesionario, punto de venta o fabricante/importador que realice la venta del vehículo al destinatario último de la ayuda. En este caso el vehículo deberá haber sido adquirido por el concesionario o punto de venta, como vehículo nuevo al fabricante o importador.

Los vehículos susceptibles de ayudas:

• Turismos M1: Vehículos de motor destinados al transporte de personas que tengan, por lo menos, cuatro ruedas y que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas como máximo

• Furgonetas o camiones ligeros N1: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) no supere las 3,5 toneladas.

• Furgones o camiones ligeros N2: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) sea superior a 3,5 e inferior a 12 toneladas.

• Furgones o camiones N3: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible (MMTA) sea superior a 12 toneladas.

Los modelos de vehículos susceptibles de ser incentivados deben figurar en la Base de Vehículos del IDEA.

http://coches.idae.es/base-datos/vehiculos-elegibles-programa-MOVES

Los importes de las ayudas para la adquisición de vehículos de mercancías oscilan entre los de 3.600 euros para vehículos de motorización GLP/autogás o bifuel 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 5.000 €, si incluyen el achatarramiento.

Motorización	Categoría	MMTA – kg	Límite precio venta vehículo – Euros	Ayuda – Euros
GLP/autogás o bifuel	N2	–		3.600
	N3	Menor de 18.000	–	5.400
		Mayor o igual 18.000		13.500
GNC, GNL o bifuel	N2	–		4.500
	N3	Menor de 18.000	–	6.300
		Mayor o igual 18.000		13.500

Motorización	Categoría	Autonomía – Km	Límite precio venta vehículo – Euros	Ayuda (€)			
				Sin achatarramiento		Con achatarramiento	
				PYME	Gran empresa	PYME	Gran empresa
Pila combustible (FCV, FCHV)	M1	–	–	4.000		5.500	
PHEV, REEV, BEV,		Mayor o igual de 30 y menor de 90. Mayor o igual de 30 y menor de 90.	45.000 (53.000 para vehículos BEV de 8 plazas, en caso de que el beneficiario o destinatario último sea una administración pública o entidades o instituciones que se dediquen principalmente a prestar servicios sociales o sin ánimo de lucro reconocidas de utilidad pública)	1.670	1.600	2.300	2.200
		Mayor o igual de 90.		2.920	2.190	4.000	3.000
PHEV, REEV, BEV, Pila combustible (FCV, FCHV)	N1	Mayor o igual de 30.	–	3.630	2.900	5.000	4.000
	M2, N2	–		6.000	5.000	–	–
	M3, N3			15.000		–	

Los vehículos N1, que se acojan al programa de incentivos, deberán contar con un descuento de al menos 1.000 euros en la factura de venta por parte del fabricante/importador o punto de venta del vehículo adquirido a trasladar al destinatario último de la ayuda.

Plazo de presentación de las solicitudes:

Un año desde la publicación de la convocatoria. ■

Traslado de residuos

Con fecha 19 de junio de 2020 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 553/2020, de 2 de junio, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado.

La Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático del Principado de Asturias, nos comunica que aplicará, para los traslados de residuos en el interior de la Comunidad Autónoma, el régimen de vigilancia y control de traslados de residuos establecido en la citada norma, y ello sin perjuicio de las medidas reglamentarias que dicho órgano pueda promover en el futuro en el marco de sus competencias de desarrollo normativo en materia de medio ambiente.

Al efecto, todos los traslados de residuos que se realicen en el interior de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias deberán:

1. Disponer con carácter previo al inicio de un traslado de un contrato de tratamiento

según se establece en el artículo 2.h) del Real Decreto 533/2020. En el caso de los residuos que se trasladen entre dos instalaciones de tratamiento que sean gestionadas por la misma entidad jurídica, este contrato se podrá sustituir por una declaración de la entidad en cuestión que incluya al menos el contenido especificado en el artículo 5.

2. Acompañar los residuos de un documento de identificación desde el origen hasta su recepción en la instalación de destino.

Además deben ser objeto de notificación previa los siguientes traslados de residuos:

1. Los traslados de residuos, peligrosos y no peligrosos, destinados a eliminación.

2. Los traslados de residuos peligrosos, de residuos domésticos mezclados identificados con el código LER 20 03 01 y los que reglamentariamente se determinen, destinados a valorización.

Están exceptuados de realizar una notificación previa los traslados de residuos destinados expresamente a análisis de laboratorio para evaluar sus características físicas o químicas o para determinar su idoneidad para operaciones de valorización o eliminación, aunque deberán ir acompañados del documento de identificación indicado en el anexo III. La cantidad de tales residuos, se determinará en función de la cantidad mínima que sea razonablemente necesaria para hacer el análisis en cada caso.

La notificación previa debe realizarse al menos diez días antes de que se lleve a cabo el traslado.

La notificación podrá servir para múltiples traslados siempre que los residuos tengan características físicas y químicas similares y se trasladen al mismo destinatario y a la misma instalación. Esta notificación se denominará notificación general, y se presentará, al menos, diez días antes del primer traslado y tendrá un plazo de vigencia máximo de tres años.

Desde la entrada en vigor del citado Real Decreto 533/2020 en fecha 1 de julio de 2020 y hasta que se implante en la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias el sistema que sea compatible con el que se establezca a nivel estatal, la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático del Principado de Asturias, considerará que se darán por cumplidas las obligaciones en los siguientes términos:

De acuerdo a la *Resolución de 30 de septiembre* ▸▸▸

> Están exceptuados de realizar una notificación previa los traslados de residuos destinados expresamente a análisis de laboratorio para evaluar sus características físicas o químicas o para determinar su idoneidad para operaciones de valorización o eliminación, aunque deberán ir acompañados del documento de identificación indicado en el anexo III.

de 2014, de la Consejería de Fomento, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, por la que se regula la notificación a través de medios electrónicos de las notificaciones previas y de los documentos de control y seguimiento para los traslados de residuos en el Principado de Asturias (BOPA núm. 249 del 27 de octubre de 2014):

Los operadores que estén obligados a presentar una notificación de traslado de residuos que afecte al Principado de Asturias tramitarán la notificación electrónicamente, al menos con 10 días de antelación al traslado, reflejando el contenido que al efecto establece el Anexo II del Real Decreto 533/2020, a través del formulario establecido por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en su página web, remitiéndolo únicamente en formato xml (sin otros archivos adjuntos, logotipos u otra información adicional) al siguiente correo electrónico: residuos@asturias.org

Con la tramitación de esta notificación por parte del operador se dará por cumplida la obligación establecida en el artículo 25.3 de la Ley 22/2001, 28 de julio de residuos y suelos contaminados.

Los operadores que estén obligados a tramitar un documento de identificación para el traslado de residuos que afecte al territorio del Principado de Asturias, cuando el productor o la instalación de almacenamiento estén en el Principado de Asturias realizarán una notificación electrónica, reflejando el contenido que al efecto establece el Anexo I del Real Decreto 533/2020,

a través del formulario electrónico establecido por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en su página web, remitiéndolo únicamente en formato xml (sin otros archivos adjuntos, logotipos u otra información adicional) al correo electrónico: dcs@asturias.org

Los formularios citados estarán disponibles en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico: https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/prevencion-y-gestion-residuos/traslados/Procedimiento-Traslado-residuos-interior-territorio-Estado.aspx

En todo caso, la vigencia de los documentos correspondientes a este periodo transitorio se extenderá únicamente hasta la implantación de los medios necesarios para la presentación electrónica de los nuevos modelos de documentos a la Comunidad Autónoma, momento en el cual deberá procederse a su sustitución.

Al efecto, cabe dejar constancia de que el calendario previsto por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y los plazos previstos para la implantación son:

A partir del 1 de enero de 2021 hasta el 1 de julio de 2021 El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico pondrá a disposición de los operadores de traslado el procedimiento de remisión de notificaciones previas en la sede electrónica del Ministerio y el procedimiento de remisión de documentos de identificación a través de una web externa. Los operadores de traslados en cuya comunidad autónoma de origen del traslado no disponga de un procedimiento de remisión de los documentos propio en su sede electrónica deberán utilizar el procedimiento de la sede electrónica del Ministerio.

A partir del 1 de julio de 2021 Será obligatorio el uso de E3L 3.3 por parte de todos los operadores y Administraciones Públicas. Las CCAA que así lo hayan decidido deberán disponer de procedimiento de remisión de documentos de traslado mediante su sede electrónica. En caso contrario la remisión de documentos de traslado se realizará en la sede electrónica del Ministerio.

En este sentido, sin perjuicio de las medidas que la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático del Principado de Asturias pueda adoptar para publicitar la decisión adoptada, se sugiere a todos los interesados que intenten prestar atención a dicha página web: https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/prevencion-y-gestion-residuos/traslados/ así como al portal web de la Administración del Principado de Asturias en el que se publicarán los esquemas del intercambio electrónico de datos y la descripción detallada del procedimiento electrónico de acuerdo con la Disposición adicional primera del Real Decreto 533/2020 Real Decreto 553/2020, de 2 de junio, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado. ■

EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DEL GASÓLEO EN SURTIDOR

PRECIO MEDIO DEL GASÓLEO IMPUESTOS INCLUIDOS

agosto 2020

Mes	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Enero	136,96	134,21	107,15	93,38	112,82	116,18	115,81	124,09
Febrero	139,38	133,90	113,85	92,70	112,97	114,28	120,36	120,27
Marzo	138,06	132,50	116,83	97,10	111,13	114,28	122,85	111,28
Abril	134,90	132,41	117,45	97,60	111,54	116,79	124,47	101,83
Mayo	132,25	132,27	120,28	102,35	108,53	121,91	125,78	98,97
Junio	133,41	133,06	118,51	105,26	105,35	123,10	120,74	102,37
Julio	135,46	132,55	114,96	103,22	105,18	122,53	121,04	105,77
Agosto	136,51	132,25	108,89	101,66	107,05	122,91	120,40	**106,03**
Septiembre	138,47	132,14	107,69	102,90	109,04	124,64	121,51	
Octubre	135,51	128,23	106,31	106,44	110,86	127,64	121,45	
Noviembre	134,21	125,26	105,92	105,77	113,28	124,42	121,54	
Diciembre	135,44	114,92	99,49	110,29	113,83	115,71	122,60	
MEDIA	135,88	130,31	111,44	101,51	110,14	120,32	121,55	**108,33**

Asturias OTOÑO 2020

EL SECTOR sigue despejando incertidumbres

El sector del transporte de mercancías por carretera en Asturias se adentra en un otoño en el que permanecen las incertidumbres, aunque la actividad se haya recuperado lentamente.

En este número de ASETRA seguimos dando voz a los protagonistas del sector para continuar tomándole el pulso, latido a latido, a través de una docena de preguntas, que han sido iguales para todos, aunque cada uno las fue contestando libremente, con mayor o menor extensión, a su manera.

Iniciamos esa serie en el número especial del verano, con tres conocidos empresarios y la continuamos ahora con los representantes de CASINTRA y COBANORSA.

A DEBATE

RADIOGRAFÍA DE UNA CRISIS

1

Valoración general de los primeros meses del año.

2

La crisis del Coronavirus ha hecho: aumentar, descender o ha mantenido igual la actividad de su empresa.

3

¿Ha tenido que realizar algún ERE o adoptar otro tipo de medidas de ámbito sociolaboral?

4

Los próximos seis meses del año, espera que sean iguales, mejores o peores. ¿Por qué?

5

Cree que la economía asturiana y/o española se recuperarán durante el ultimo cuatrimestre del año?

6

Cómo ha sido la relación con las empresas cargadoras durante la crisis del Covid-19? ¿Mejor, Peor o Igual?

7

Considera que la facturación de su empresa será igual, mayor o menor que en el año 2019?

8

Qué iniciativas, desde el punto de vista político y/o social debería de adoptar el gobierno de España para contribuir a mejorar la coyuntura económica antes de que termine el ejercicio?

9

Y el Gobierno de Asturias?

10

Si trabaja en mercados de fuera de la región, en Europa, sobre todo ¿Piensa que otros países estan mejor posicionados que el nuestro para hacer frente a crisis venideras?

11

El sector transporte funciona mejor en alguno de ellos? ¿Por qué?

12

¿Cuáles son las principales amenazas que consideras ha de enfrentar el sector en los próximos dos años

FRANCISCO JAVIER ÁLVAREZ
Presidente de CASINTRA

1 Teniendo en cuenta la coyuntura actual podemos concluir que en computo global no han sido malos a excepción del mes de abril y la primera quincena de mayo que si que supuso una caída en la facturación de casi un 40 % Global del semestre caída 10%.

2 Dejando a un lado los 45 días citados anteriormente, se podría decir que hemos mantenido nuestra actividad, con picos curiosos derivados de momentos de "pánico" social en los que aumentamos el transporte de bienes que hasta el momento no eran significativos para nosotros como es el caso del papel higiénico teniendo que llevar trailers completos a ciertos destinos. Por desgracia también hemos tenido que realizar viajes urgentes con material funerario (como por ejemplo ataúdes) a comunidades más castigadas por la pandemia, como es el caso de Madrid...

3 Se ha realizado ERTE en las dos empresas de CASINTRA GRUPO (Casintra y Casitran) aunque se ha intentado que fuera el menor tiempo posible, a día de hoy el ERTE de Casintra sigue en vigor pero desde el mes de mayo no se ha tenido que aplicar con ningún empleado.

4 Esperamos que sean ligeramente mejores aunque como comentaba anteriormente malos de verdad en nuestro caso han sido el mes de abril y la primera mitad de mayo por lo que si la situación sanitaria no empeora deberíamos mantener una actividad constante.

5 Me parece muy complicado el poder predecirlo ya que aún no se han plasmado siquiera todas las consecuencias derivadas de la pandemia, ni económicas, ni sociales.... me gustaría decir que si, pero lo veo muy complicado, ha sido un duro golpe del que creo que necesitaremos a nivel global más tiempo para volver a la "normalidad"

6 No diría que ha sido ni mejor ni peor, simplemente ha sido diferente, ya que ha habido que adaptarse muy rápido y varias veces (a medida que todos íbamos sabiendo más datos) a la actualidad, como bien sabe toda España cada día se tenían datos nuevos que incluso al día siguiente podrían modificarse, pero en este sentido no tengo mas que elogiar la capacidad de adaptación de la mayor parte de las empresas del sector. Nosotros, por ejemplo, como empresa cargadora habíamos puesto en marcha 3 protocolos diferentes en la segunda semana de marzo...uno para los almacenes de Asturias, otro para los almacenes de nuestra delegación de Barcelona y otro para las oficinas

7 Será ligeramente inferior a la del 2019 pero como ya he comentado no seremos de los más castigados, aunque aún no ha terminado el año y no sabemos hasta donde llegará y que implicará esta segunda oleada...

8 Teniendo que cuenta que es muy probable que se suban ciertos impuestos para hacer frente al déficit público, únicamente pedir que sean de modo equitativo y en los tiempos apropiados, ni de modo inmediato ni demasiado tarde...

9 Al gobierno de Asturias le pediría que no se olvide de las empresas, que tenemos dificultad para poder competir fuera de la región ya que las regiones vecinas lo están haciendo bien.

10 Por el momento creo que la situación del resto de países europeos es similar a la nuestra en cuanto a medidas de actuación, aunque circunstancialmente se encuentran mejor ya que España ha sido uno de los países que ha sufrido más el golpe.

11 Basándome en los protocolos que recibimos en el Departamento de PRL de la empresa puedo constatar que son idénticos a cualquiera de los que tenemos del resto de empresas españolas.

12 La posible desaparición de empresas productivas, es claro para todos que aunque seamos una empresa de servicios esenciales si las empresas que producen quiebran/cierran/reducen producción nosotros no tendremos mercancías que transportar por lo que considero que nuestras principales amenazas son TODAS las que puedan tener en el tejido productivo.

IVÁN GARCÍA PELÁEZ
Gerente de COBANORSA

1 Pues la valoración de estos meses es atípica ante la situación que estamos viviendo a causa del COVID19. Durante el primer trimestre del año se trabajo bien, con unos volúmenes aceptables en cuanto a carga de trabajo. El segundo trimestre ha sido una locura tras decretarse el estado de alarma. Asegurar abastecimientos, en el primer periodo de confinamiento fue la tónica general aumentando mucho el volumen de carga en un periodo muy corte de tiempo, pero en los meses siguientes hemos sufrido bastante retroceso debido al cierre de la totalidad de industrias no esenciales y a la bajada del consumo en general de la población.

2 En nuestro caso hemos logrado mantener la actividad hasta el mes de mayo, pero creemos que lo peor está por llegar en el 3er y 4º trimestre del año.

3 No, no hemos tenido que realizar ERE ni adoptar otro tipo de medidas sociolaborales.

4 Creo que van a ser peores. Porque todos los indicadores con los que trabajamos, nuestros clientes, reflejan una cotracción de la economía y el consumo mucho mayor hasta finales de este 2020.

5 Ojala!, es un deseo que nuestra economía al menos vuelva a los indicadores de principios de año, pero va a depender en gran medida de las políticas económicas que se adopten, no solo para amortiguar lo que estamos atravesando si no de cara a un futuro inmediato.

6 Ni mejor, ni peor , ni igual, yo diría que DIFICIL. En muchos casos han comprendido la cantidad de inconvenientes que nuestros transportistas y conductores han tenido que soportar ya sea desde el punto de vista económico y laboral. Pero en otros muchos casos, hemos encontrado muchísimas trabas para poder realizar nuestra labor con dignidad.

7 Va a ser menor.

8/9 Estabilidad política, Fomentar la creación de empleo, no más subidas impuestos, armonización fiscal, simplificar los trámites burocráticos ante la administración.

10 Puede ser que Alemania, Francia estén mejor posicionados para hacer frente a crisis venideras, pero lo que está claro que ante esta crisis a todos nos ha pillado por" sorpresa". La capacidad de reacción del país y sobre todo de sus políticos es lo que a mi modo de ver, hace estar mejor o peor posicionado a un país frente a posibles crisis venideras.

11 No a mi modo de ver. Estamos en un mundo globalizado, donde los problemas nos tocan a todos.

12 Reducción del margen de negocio por el abaratamiento de los precios de mercado.

Atomización y aparición de nuevos competidores.

Falta de armonización en el ámbito legislativo, normativo y fiscal a nivel provincial, estatal y europeo.

VUELVEN LAS RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN DE CAMIONES

LOS DOMINGOS Y FESTIVOS EN ALEMANIA

La Organización Internacional del Transporte (IRU) nos informa que las prohibiciones de circulación los domingos y festivos en Alemania vuelven a estar vigentes desde el 1 de septiembre.

Por tanto, aconsejamos que aquellas empresas de transporte que operen en el país tengan en cuenta estas consideraciones a la hora de planificar sus rutas.

Los camiones con una MMA de más de 7.5 toneladas no podrán circular los domingos y festivos entre las 00:00 y las 22:00 horas. Sin embargo, la prohibición no se aplica a:

1. El transporte **combinado de mercancías por ferrocarril y carretera** desde el remitente hasta la estación de carga adecuada más cercana o desde la estación de descarga adecuada más cercana al destinatario, pero solo hasta una distancia de 200 kilómetros.

2. Transporte de mercancías **combinado puerto-carretera** entre un punto de carga o descarga y un puerto ubicado en un radio de no más de 150 kilómetros. (entrega o recogida)

3. Transporte de:

- Leche fresca y productos lácteos frescos.
- Carne fresca y productos cárnicos frescos.
- Pescado fresco
- Frutas y verduras perecederas

4. Transporte de material de categoría 1 de acuerdo con el artículo 8 y material de categoría 2 de acuerdo con el artículo 9 letra f) inciso i) del Reglamento (CE) 1069/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2019 sobre normas de higiene para no subproductos de origen animal destinados al consumo humano y por el que se deroga el Reglamento (CE) no 1774/2002 (Reglamento sobre subproductos animales) (DO L 300 de 14 de noviembre de 2009, p. 1; L 348 de 4 de diciembre de 2014, p. 31)

5. Vehículos de recuperación, remolque y reparación en caso de accidente u otra emergencia.

6. Transporte de abejas vivas

7. Viajes sin carga relacionados con viajes de los puntos 2 a 6.

8. Viajes de vehículos que se utilizan de acuerdo con la Ley Federal de Servicios. La notificación de beneficios (excepciones) debe llevarse consigo y entregarse a las personas responsables para su examen si así lo solicitan.

Los **festivos** del resto del año son:

- Día de la Unidad Alemana (3 de octubre)
- Día de la Reforma (31 de octubre) en Brandeburgo, Bremen, Hamburgo, Mecklemburgo-Pomerania Occidental, Baja Sajonia, Sajonia, Sajonia-Anhalt, Schleswig-Holstein y Turingia.
- Día de Todos Los Santos (1 de noviembre) pero sólo en Baden-Württemberg, Baviera, Renania del Norte-Westfalia, Renania-Palatinado y Sarre.
- Primer y segundo día de Navidad.
- Año Nuevo. ■

ASCOR
CORREDURÍA DE SEGUROS, S.A.

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

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

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

www.ascorseguros.com

POLIZA DE GRUPO ASETRA
para auto-camiones

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

PLAN DE PROTECCIÓN ESPECIAL PARA AUTÓNOMOS

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

SEGURO MULTIRRIESGO EMPRESA
para

- Naves industriales
- Locales de negocio
- Oficinas

CONVENIO COLECTIVO DEL SECTOR

PROGRAMA ESPECIAL DE SEGUROS ASETRA

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

¿Carnet a los 18 años?

LA DGT, A PUNTO DE MODIFICAR EL REGLAMENTO GENERAL DE CONDUCTORES QUE PERMITIRÁ SACARSE EL CARNET DE CAMIÓN A LOS 18 AÑOS

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha comunicado hoy a través de su revista 'Tráfico y Seguridad Vial' que tiene previsto modificar el Reglamento General de Conductores que implica la transposición de la Directiva 2006/16 de la Unión Europea, en lo referido a las edades mínimas de obtención de los permisos de conducción equiparándolas a las establecidas desde hace muchos años en toda la Unión Europea.

Esta adaptación da respuesta a una de las demandas históricas de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), que ha reclamado a la DGT la rebaja de la edad mínima legal para obtener los permisos de conducir de las clases C, C+E, D y D+E a los 18 años, desde que en 2009, por una transposición errónea de la Directiva Europea de Permisos de Conducción, España elevara esta edades mínimas a los 21 para los per-

misos de clase C y a los 24 para los de clase D.

Durante años, nuestra asociación ha solicitado este cambio para beneficiar a aquellos jóvenes que se han visto atraídos por la profesión, pero para los que la espera hasta los 21 años para poder obtener el permiso ha supuesto un impedimento, obligándoles a optar por otros caminos profesionales.

Esta reforma contribuirá a acercar a los jóvenes a la profesión de conductores y a que la formación CAP exigida, pueda adquirirse también a través de la Formación Profesional del sistema educativo, además de por las vías por las que en la actualidad ya puede obtenerse.

La novedad es que aquellos jóvenes que hayan cumplido 18 años, y siempre que sean titulares del Certificado de Aptitud Profesional (CAP) adquirido mediante la modalidad ordinaria (280 horas), podrán obtener el permiso de clase C que habilita para conducir camiones. Si bien, en el caso de las categorías D y D+E podrán conducir estos vehículos a los 21 años, pero dentro del territorio nacional hasta que hayan cumplido los 24. Y en el caso de los permisos D1 y D1+E, a los 18 años con la misma restricción de solo poder conducirlos dentro del territorio nacional hasta que hayan cumplido los 21 años.

Por otra parte, el Reglamento de Conductores autorizará a conducir con el permiso B vehículos de hasta 4.250 kilos si se trata de vehículos de mercancías y el incremento del peso se debe a la conversión de este a energías alternativas por el tamaño que suponen las baterías.

En la CETM confiamos en que este cambio se produzca a la mayor brevedad posible y sirva para atraer a una nueva generación de jóvenes que, sin duda, ayudarán a las empresas del transporte de mercancías por carretera a modernizar el sector y garantizar un mejor funcionamiento de la cadena de suministro.

En este sentido, cabe destacar que la crisis sanitaria del Covid-19 ha puesto de manifiesto que el transporte de mercancías por carretera es irremplazable y, además, nuestras empresas son primordiales para dar a la economía el impulso que necesita. De igual modo, la pandemia también ha acelerado el auge del e-commerce y es probable que está tendencia se acreciente debido a los cambios que la población ha experimentado en sus hábitos.

Por tanto, el cambio que la DGT prevé hacer reduciendo la edad mínima legal para poder conducir vehículos pesados favorecerá al sector del transporte de mercancías por carretera y sus empresas, que precisan todas las medidas posibles para garantizar su resistencia ante la crisis. ■

ENTRADA EN VIGOR DEL PAQUETE DE MOVILIDAD

En fecha 31 de julio de 2020, se publicó en el Boletín Oficial de la Unión Europea, el Paquete de Movilidad, el cual contiene una serie de modificaciones normativas, las cuales resumimos a continuación, recogiendo asimismo la fecha prevista de su entrada en vigor.

La premisa de la que debemos partir es que todas las modificaciones contenidas en el paquete de movilidad, se aplican exclusivamente al transporte internacional, no siendo aplicables por tanto, al transporte nacional.

ENTRADA EN VIGOR EN FECHA 20 DE AGOSTO DE 2020 – REGLAMENTO (UE) 2020/1054, DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de julio de 2020

Modificación del Reglamento (CE) Nº 561/2006, en lo que respecta a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y Modificación del Reglamento 165/2014, en lo que respecta al posicionamiento mediante tacógrafos.

Se permite **exceder el tiempo máximo de conducción diaria y semanal en una hora,** para posibilitar que el conductor pueda llegar a su domicilio o al centro de operaciones de la empresa, y realizar allí su descanso semanal correspondiente. Asimismo, el conductor podrá superar el tiempo de conducción diario y semanal en un máximo de dos horas, siempre que tome una pausa ininterrumpida de treinta minutos inmediatamente antes de la conducción adicional para llegar al centro de trabajo del empresario o al lugar de residencia del conductor con el fin de disfrutar de un período de descanso semanal normal. El conductor deberá señalar el motivo de la excepción manualmente en la hoja de registro del aparato de control o en un documento impreso del aparato de control o en el registro de servicio, a más tardar al llegar a destino o al punto de parada adecuado. Cualquier extensión del tiempo de conducción se compensará con un período de descanso equivalente, que se tomará en una sola vez junto con cualquier período de descanso, antes de que finalice la tercera semana siguiente a la semana en que se ha realizado la reducción.

Se permiten **reglas más flexibles en la ejecución de los descansos semanales, permitiéndose la realización de dos descansos semanales reducidos (de al menos 24 horas**), siempre que en las cuatro semanas consecutivas, se efectúen al menos cuatro periodos de descanso semanales, dos de ellos normales, es decir, de al menos 45 horas consecutivas. Dicha reducción de descanso deberá compensarse en bloque añadiéndolo al siguiente descanso semanal nor-

mal. Se considera que un conductor se dedica al transporte internacional si inicia los dos períodos de descanso semanal reducidos consecutivos fuera del Estado miembro de establecimiento de su empresa y fuera del lugar de residencia del conductor

Se prohíbe la realización del descanso semanal a bordo del vehículo, siempre que se trate de un descanso semanal normal (esto es, el superior a 45 horas) estableciéndose como novedad que necesariamente el empresario deberá garantizar que el conductor realice el descanso fuera del camión en un alojamiento adecuado y asumir los gastos que esto ocasione.

Se establece la obligatoriedad de regreso del conductor a su centro de trabajo o lugar de residencia cada período de cuatro semanas consecutivas, para disfrutar al menos de un período de descanso semanal normal o de un período de descanso semanal de más de 45 horas tomado como compensación de un período de descanso semanal reducido.

Se establece la **obligatoriedad de la implantación del tacógrafo inteligente, a más tardar en 3 años desde la entrada en vigor de la modificación.** En el supuesto de empresas que ya cuenten con tacógrafos inteligentes, el plazo se amplía a 4 años. Esta implantación tiene como objeto facilitar la comprobación del cumplimiento de la legislación pertinente, por lo que se registrará la posición del vehículo automáticamente

APLICABLE A PARTIR DEL 21 DE FEBRERO DE 2022 - REGLAMENTO (UE) 2020/1055 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de julio de 2020

Modificación del Reglamento (CE) N.º 1071/2009, (CE) Nº 1072/2009 y (UE) N.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera.

Se establece **obligación del establecimiento**, como sede de la empresa donde se tenga acceso a toda la información y documentación de la misma, e igualmente la obligación de organizar la actividad y contar con un número de vehículos y empleados adecuado a su actividad.

Se establece la obligación de que todas las empresas sean capaces en todo momento de hacer frente a sus obligaciones financieras, o lo que es lo mismo, se establece el requisito de la **capacidad financiera de la empresa**, estableciéndose asimismo unas cuantías mínimas para los vehículos con una MMA superior a 2,5 tn e inferior a 3,5 tn.

Se establece que solo es posible **rehabilitar al gestor de transporte** que haya perdido su honorabilidad, en el plazo de un año desde su inhabilitación, y siempre que haya superado un curso de formación de al menos 3 meses de duración.

Se instaura que **las empresas que realicen algún servicio de cabotaje**, en los términos reglamentarios, **deben cumplir obligatoriamente con un periodo de enfriamiento**, lo que supone que el vehículo debe volver al centro de operaciones por un periodo de al menos cuatro días.

Será de **aplicación el Reglamento a los que hagan transporte con vehículos con una MMA inferior a 3,5 toneladas**, a partir del 21 de mayo de 2022. Esto supone que las empresas que cuenten con este tipo de vehículos de entre 2,5 y 3,5 tn de MMA, se les aplican los requisitos de establecimiento, honorabilidad, competencia profesional y capacidad financiera.

Se establece la obligación de obtención de licencia comunitaria por parte de las empresas que cuenten con vehículos entre 2,5 y 3,5 toneladas, a partir del 20 de mayo de 2022.

ENTRADA EN VIGOR EL 31 DE DICIEMBRE DE 2024

Modificación del artículo 16.3.a) del Reglamento 561/2006, que establece la **obligatoriedad de que el conductor esté en disposición de presentar los registros de la fecha en curso y los 56 días anteriores.**

Modificación del artículo 36 del Reglamento 165/201, que establece la **obligatoriedad de presentar las hojas de registro, cualquier registro manual o documento impreso correspondientes a la fecha en curso y los 56 días anteriores.**

TRASPOSICION DE LA DIRECTIVA (UE) 2020/1057 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 15 de julio de 2020 por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifican la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) Nº 1024/2012, antes del **2 DE FEBRERO DE 2022.**

La directiva regula el establecimiento de una formula común para la clasificación de riesgos (registro de empresas más infractoras en Europa), así como una serie de indicaciones para los agentes de inspección, de forma que se inspeccione más a los reincidentes. Asimismo se recogen los aspectos a tener en cuenta en los controles en carretera, revisándose la duración máxima del trabajo semanal de los conductores en carretera, tiempos de trabajo, pausas, organización del trabajo y pago de dietas.

La Comisión tiene hasta el 2 de junio de 2021 para establecer una formula común para calcular la clasificación de riesgos de las empresas.

Se recogen las NORMAS DE DESPLAZAMIENTO DE LOS TRABAJADORES, estableciéndose la aplicación de las mismas al cabotaje y al transporte triangular, pero no a los desplazamientos en los transportes bilaterales y de tránsito. ■

CETM se une a la IRU para reclamar

un acuerdo del Brexit que proteja al transporte de mercancías

La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) se ha unido a la Organización Internacional del Transporte (IRU), de la que es miembro, para reclamar, en una carta abierta junto a otras 31 organizaciones empresariales de transporte, un acuerdo del Brexit que respalde al transporte de mercancías por carretera y las economías de la Unión Europea.

El escrito, dirigido a los negociadores europeos para el Brexit, Michel Barnier y David Fost, pone de manifiesto la relevancia del sector para el conjunto de la economía. Cada año, más de **2.3 millones de camiones** viajan de ida y vuelta entre la Unión Europea y el Reino Unido y son indispensables para el resto de la industria y los consumidores, puesto que distribuyen materias primas, repuestos, alimentación y todo tipo de productos.

El objetivo de esta iniciativa paneuropea es recordar que aún hay tiempo para alcanzar un acuerdo y proteger los movimientos de vehículos pesados, permitiendo el tránsito entre Reino Unido y los Estados miembros de la UE sin la introducción de permisos de transporte y sistemas de cuotas.

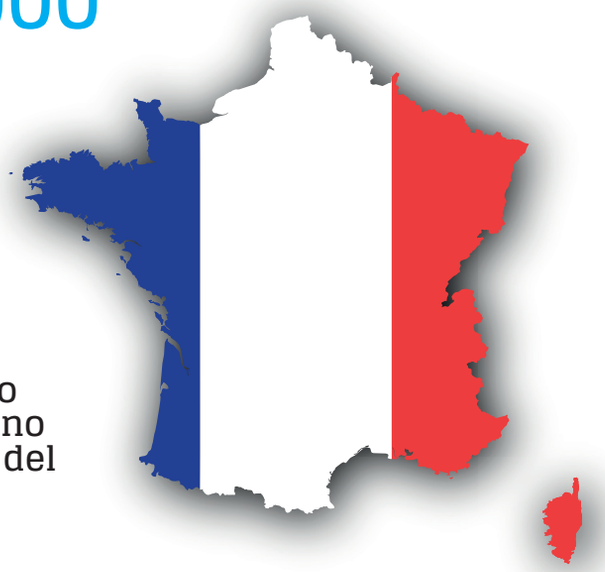
Es necesario **el reconocimiento mutuo de estándares, competencias y certificados** para asegurar la competencia leal y proteger la seguridad y las condiciones laborales de los conductores profesionales. Por tanto, si finalmente no se alcanza un pacto, la pérdida sería mutua y supondría el entorpecimiento del desarrollo de la cadena de suministro y, por ende, del conjunto de la economía.

Como bien ha señala la delegada general de la IRU en la UE, Raluca Marian, la crisis del coronavirus ha supuesto **una pérdida anual de 64.000 millones de euros** para los operadores de transporte, y no podemos permitir que la ausencia de un acuerdo entre la UE y Reino Unido amenace aún más la viabilidad de las empresas de transporte de mercancías.

La CETM considera que, de no alcanzarse un acuerdo, las consecuencias para el sector podrían ser demoledoras y, por ello, reclama que haya consenso entre las partes. De no ser así, las empresas de transporte de mercancías no podrían sostener la situación y **estaría en peligro el suministro de la industria y la resistencia de la economía.** ■

Carta abierta firmada por 32 organizaciones empresariales de transporte por carretera de toda Europa.

Francia sancionará con multas de hasta 3.000 euros la realización del descanso semanal y diario en los vehículos ligeros



Francia ha aprobado recientemente el Decreto nº. 2020-1104 que establece una sanción por no acatar lo establecido en el artículo L. 33313-4 del código de transporte.

Este artículo se introdujo en 2019 para reforzar la protección social de los conductores de vehículos que no superen un peso máximo de 3.5 toneladas e indica que los empleadores deben **proporcionar a los conductores un alojamiento decente** para que no tengan que dormir en sus vehículos.

Ahora, con la publicación de este decreto, se impondrá una multa de hasta 3.000 euros si el empleador no ha proporcionado un alojamiento decente fuera del vehículo cuando el conductor no pueda regresar a la base operativa al final de la jornada. Además, el empleador también debe permitir que el conductor demuestre por cualquier medio que los períodos de descanso diarios o semanales se han tomado en esas condiciones.

El Gobierno galo también ha aprobado el Decreto nº 2020-1088 por el que se establecen diversas disposiciones relativas a la profesión de transportista por carretera y se modifica el código de circulación. Mediante un decreto publicado el 24 de agosto, se establecieron **dos nuevas infracciones** en relación al descanso semanal.

Se castigará con una **multa de 450** euros los casos en los que se exceda en menos de doce horas la obligación de tomar un descanso semanal después de seis períodos consecutivos de veinticuatro horas del anterior período de descanso semanal. Asimismo, se establece en el artículo R 3315-1, **una multa de 1.500 euros** por exceder en doce horas o más la obligación de tomar un descanso semanal después de seis períodos consecutivos de veinticuatro horas desde el anterior período de descanso. ■

GUÍA PROFESIONAL

CARROCERÍAS

CARROCERÍAS SOMONTE

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

Pol. de Somonte. C/ Mª Glez "La Pondala" nº95. 33393 Gijón
Tel.: 985 32 02 52
www.carroceriasomonte.es

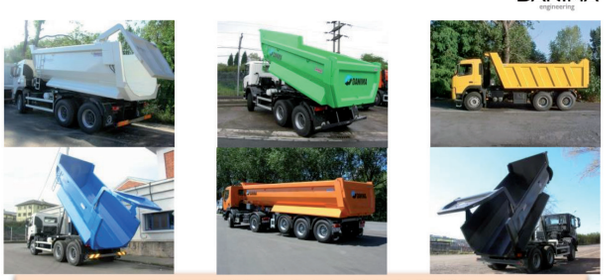
Distribuidor oficial en Asturias: LeciTrailer

crastir carroceros

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

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

DANIMA engineering



FABRICANDO DESDE 1956

TOLDOS GAMA

Calle de Max Planck, 329 Bajo
Pol. ind. Roces 33211 Gijón
Teléfono: 985 166 139
Móvil: 617 328 625
E-mail: toldosgama07@live.com
www.toldos-gijon.com

LONAS HOMOLOGADAS SEGÚN **NORMATIVA XL**

REPARACIONES

REMASAL
REPARACIONES MECÁNICAS AVILÉS SAL

Remasal
Avda. Gijón nº 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

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

ASMECA

ASISTENCIA MECÁNICA INTEGRAL, S.L.
TALLER MULTIMARCA

C/Alejandro Goicoechea Oriol
Nº 44 - 33211 Gijón
Tel.: 985311011 · Fax: 985311009
E-mail: asmeca@asmeca.com

ADR 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.

Taller Autorizado ZF – Vehículo Industrial
WABCO · KNORR-BREMSE · SAF Holland · Leciñena · Haldex · Continental VDO · LeciTrailer · TACÓGRAFO · EuroTaller

ANÚNCIATE EN ESTA REVISTA
DESDE **125** euros/año
T 985 22 00 19
publicidad@leaderscomunicacion.com

GUÍA PROFESIONAL

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

RECAMBIOS Y ACCESORIOS

EUROMASTER Mantenimiento del vehículo
NEUMÁTICOS FANJUL

ESPECIALISTAS EN SEGUIMIENTO DE FLOTAS Y MANTENIMIENTO DE SU VEHÍCULO

Asistencia 24 horas: 606 98 49 32 / 33

Gijón
C/ María González La Pondala, 91
Pol. Ind. Somonte
Tf: 985 303 799

Mieres
Pol. Ind. Vega de Arriba,s/n
Tf: 985 462 456

RECAMBIOS MERES S.L.

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:
TRUCK · B.P. · MERITOR · EURO PART

SERVICIOS AL TRANSPORTE

Comercial
AlchersÁn
Distribuidor Karcher para Asturias
KÄRCHER
makes a difference

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

SERVICIOS EMPRESARIALES

ASCOR
CORREDURÍA DE SEGUROS, S.A.

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

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

www.ascorseguros.com

VEHÍCULOS

VEHINSA
www.vehinsa.com
RENAULT TRUCKS T

RENAULT TRUCKS

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

¿Está tu empresa preparada **para trabajar en la situación actual** a través de internet?

leaders COMUNICACIÓN 30 AÑOS
Apoyamos a nuestras pymes
T. 985 22 00 19
www.leaderscomunicacion.com

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:

ATK ASTURTRUCK · TRP Trusted. Reliable. Proven. · Stoneridge · jaltest · DAF

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