



NOVIEMBRE#17

TRANSPORTE

de ASTURIAS



LA REVISTA DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ASTURIAS



Jornada informativa
sobre el **paquete de
movilidad de la UE**

Entrevista con Luis
Miguel Fernández,
**gerente del Centro de
Transportes de Gijón**

El nuevo Actros de
Mercedes-Benz **Camión
del Año 2020**



Tú te ocupas de la ruta, nosotros de la financiación



Línea especial de transporte

Te ofrecemos una solución de financiación flexible tanto para vehículos nuevos como usados. Para más información no dudes en dirigirte a cualquiera de nuestras oficinas. Encontraremos una respuesta adecuada a tus necesidades.

www.cajaruraldeasturias.com

112 oficinas
en Asturias



117 cajeros
en Asturias





OVIDIO DE LA
ROZA BRAGA

Presidente de
ASETRA y CETM

EDITORIAL

Abandono inexplicable

N

os acercamos al final del año, con muchos problemas ya conocidos, en una situación de inestabilidad y desconcierto, que sinceramente no esperábamos, cuya única certeza es que después de la crisis sanitaria, nos esperan dificultades masivas en todas las áreas de la economía. Dificultades

que, sin duda alguna repercutirán enormemente en la actividad de nuestro sector.

Durante los dos últimos meses hemos seguido, muy de cerca este devenir y hemos celebrado las Asambleas tanto de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), como de la propia Asetra, por primera vez en la historia, a través de videoconferencias.

En ambas, he hecho un resumen similar de este año intenso que nos ha tocado vivir debido a la pandemia, que ha alterado aún más al transporte de mercancías, con decenas de empresas al borde de la quiebra ante el incremento de los retornos en vacío, la bajada de precios y, por ende, la caída de ingresos.

Se han agudizado los muchos problemas que venían de atrás y esencialmente se ha corroborado el tradicional abandono sufrido por parte de las administraciones.

Aunque tras la convocatoria del paro, el CNTC consiguió el compromiso del Ministerio de no implantar la Euroviñeta o el incremento de los pesos y dimensiones sin su consenso,

las diferencias se han seguido constatando en la mesa de negociación de la que hace apenas una semana, el sector decidió levantarse.

Los profesionales seguimos cuestionándonos posibles soluciones para el transporte, como pueda ser el Plan de Recuperación del Gobierno. Creemos que es necesaria a todas luces una Ley de Movilidad y Financiación del Transporte, en cuyo diseño tenemos que participar y que debería conservar el régimen de devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos para el gasóleo profesional, al menos, hasta que no existan alternativas eficientes y económicamente viables. Máxime cuando el sector ha quedado excluido del Plan Renove, algo que solo puede calificarse como hecho inconcebible, al que se suma la incoherencia de la eliminación del requisito de antigüedad por parte del Tribunal Supremo, la falta de ayudas al transporte multimodal, a la digitalización, etc, etc.

Estamos inmersos en uno de los momentos más difíciles de la historia y nuestras peticiones apenas son ya negociables: plazos de pago, reducción de los tiempos de espera, prohibición de las labores de carga y descarga, eliminación de los desvíos obligatorios a carreteras de peaje o la supresión de las restricciones a la circulación, por poner solo unos ejemplos y que explicamos con más detenimiento en páginas siguientes.

Los poderes públicos no pueden seguir dando la espalda a un sector que se ha dejado la piel en las carreteras asegurando el suministro y el mantenimiento de la industria cabecera, en lo que va de año.

Es tiempo de colaboración y trabajo conjunto si de verdad se quiere dar solución a los problemas. Es tiempo de dejar definitivamente atrás esta forma de inexplicable abandono. ■



Ligero repunte de la actividad en 2019 que frenan el COVID y el Estado de Alarma

Celebración de la Asamblea General Ordinaria de ASETRA

En Oviedo, el día 3 de octubre de 2020, y debido a las circunstancias del momento que estamos viviendo por culpa del Covid, tuvo lugar a través de conexión por medio de videoconferencia ZOOM, coordinada desde las oficinas de Asetra en Oviedo, la Asamblea General Ordinaria de Asetra, Ovidio de la Roza presidió desde esta misma sede la celebración de la Asamblea General de CETM que se celebró también telemáticamente, por primera vez en su historia.

En dicha Asamblea se tocaron temas como la actividad económica y el comportamiento del sector del transporte de mercancías por carretera durante el año 2019.

El transporte sumó otro buen año, sin embargo, no ha conseguido alcanzar los niveles de hace una década, lejos de los máximos de 2006 y 2007.

En todo el pasado 2019 se

han transportado por carretera 1.542.517.050 toneladas de mercancía, de este volumen anual, 1.455.890.420 corresponden a movimientos del interior, crece un 4,57% anual y 86.626.630 toneladas al

transporte internacional que también se incrementó en un 4,42%.

Manteniendo el transporte por carretera su hegemonía sobre los demás, con un 79,75% frente al resto de modos, marítimo, aéreo y ferroviario.

La facturación sectorial aumentó un 5,7% con un total de 38.723.680.000 millones de euros.

El P.I.B en España creció un 2% y en Asturias, en 1,3%, siendo el índice de precios al consumo de un 0,8% en España y del 0,4% en Asturias.

En el año 2019, el sector ha crecido tanto en el número de empresas como en el de autorizaciones, siendo mayor a nivel nacional que en Asturias. Los cambios normativos en las condiciones de acceso al mercado han favorecido la creación de nuevas empresas.

El total de empresa de transporte

de servicio público en España es de 99.973 y en Asturias de 2.982. Siendo de pesados 59.206 y 1.965 respectivamente.

El número de autorizaciones en España es de 362.448, de las cuales 255.008 son de pesado y 107.440 de vehículo ligero.

En Asturias el número de autorizaciones es de 7.355, siendo de vehículos pesados, 5.192 y 2.163 pertenecen a vehículos ligeros.

El precio medio del litro de gasóleo tipo a, en nuestra región se situó en 1,245€/litro que refleja un ascenso del 1,88% respecto al precio medio del año anterior.

Estos resultados se han producido al margen de estar todo el año con un gobierno en funciones.

Desde el punto de modificaciones normativas, ha sido un año perdido.

Consecuentemente las doce propuestas que el CNTC había propuesto al gobierno para mejorar la competitividad y mayor rentabilidad de las empresas del sector quedaron paralizadas por la falta de interlocutor con capacidad de decisión.

Superada esta situación, tanto en Asturias como en España, y con gobiernos en plena capacidad de decisión, estamos a la espera de las negociaciones solicitadas para conocer el resultado final de las mismas.

Son muchas y muy importantes las medidas que se están tomando en temas que nos afectan muy directamente:

- la transición energética, la sostenibilidad medioambiental, que ya se han llevado por delante la pérdida de transporte de más de tres millones y medio de toneladas de carbón térmico y la consiguiente pérdida de puestos de trabajo y de camiones. ▶▶▶



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



- la movilidad urbana y todas las derivaciones que supone su implantación en los núcleos urbanos de más de 50.000 habitantes.

- las restricciones de tráfico, cada vez más en aumento tanto en kilometraje como en horarios.

- el aumento del salario mínimo interprofesional.

- la contrarreforma laboral.

- la subida generalizada de la fiscalidad.

- la problemática de la falta de conductores profesionales.

- la aplicación de la euro viñeta en todas las autovías de España.

- el aumento de capacidades en pesos y dimensiones de los camiones.

- el incremento del impuesto a los hidrocarburos, más concretamente al gasóleo.

En fin, como podéis ver un panorama bastante preocupante, pleno de incertidumbres, que debemos abordar con unidad y fortaleza el sector.

Diez medidas

Desde CETM y en consenso con el resto de asociaciones del CNTC hemos elaborado un listado de diez medidas que pretenden dar respuesta a las problemáticas que más acucian al sector del transporte de mercancías por carretera español.

Estas son las principales reivindicaciones que el transporte de mercancías por carretera expondrá a los representantes del Ministerio de transportes, movilidad y agenda urbana.

1º- Oposición a la tarificación de infraestructuras: exigencia de la presencia del CNTC en cuantas mesas de debate de la cuestión se abran. Oposición al desvío obligatorio de vehículos pesados hacia vías de peaje.

2º- Modificación de la ley de contratos de transporte, derogando la posibilidad del pacto en contrario, en las siguientes materias: plazos de pago, aplicación de la cláusula de revisión del precio del combustible y operaciones de carga y descarga. Incluyendo la prohibición de que, en el transporte de carga completa, la carga y la descarga la realice el conductor del vehículo. Coordinación de las activi-

dades de transporte y reducción del tiempo previsto para la paralización, y su pago efectivo por parte de las empresas cargadoras.

3º- Oposición a la modificación de la normativa de pesos y dimensiones de los vehículos de transporte de mercancías en tanto que no se alcancen condiciones de equilibrio, contractual y económico, en las relaciones mercantiles entre transportistas y sus clientes.

4º- Desarrollo de medidas eficaces en la lucha contra las empresas buzón, fraudes cometidos por cooperativas de trabajo asociado y otros supuestos de competencia desleal.

5º- Coordinación de planes de movilidad: negociación y racionalización en la política de transición ecológica.

6º- Armonización fiscal en el sector del transporte: entrada en vigor de lo previsto en la ley del IRPF, a partir del 1 de enero del 2022.

7º- Elaboración y desarrollo de planes de área de descanso en toda la red viaria: con certificación de áreas seguras.

8º- Mantenimiento del régimen de gasóleo profesional: creación de un régimen alternativo para los vehículos dotados de autorización de transporte de 3,5 toneladas de masa máxima autorizada.

9º- Mantenimiento de ayudas al abandono de la actividad y a la formación.

10º- Requerimiento al gobierno para que inste las medidas legislativas que sean precisas para conseguir la viabilidad del sector del transporte de mercancías por carretera, incorporando al ordenamiento normas ya existentes en derecho comparado.

Son todas ellas propuestas que de cumplirse mejorarían las condiciones de transporte, la competitividad y la rentabilidad de las empresas de transporte de mercancías por carretera.

Ahora bien, una vez realizadas las propuestas, nos tenemos que plantear varias cuestiones:

- ¿Cuándo, con qué nivel de responsables políticos y de las correspondientes administraciones se va a negociar, que tiempo prudencial se puede esperar para obtener resultados positivos para el sector y lo que es más determinante, de no conseguirlos, cuál será la respuesta del sector?

- ¿Estamos dispuestos a dar una respuesta contundente, en el supuesto de fracasar dichas negociaciones? o ¿seguiremos lamiéndonos y lamentando nuestras miserias, como últimamente venimos haciendo?

O lo que aún es peor, criticando a las asociaciones que nos representan y pasando de potenciarlas, hasta convertirlas en meros despachos para ciertas consultas.

Tras el informe del Presidente

tomó la palabra Evaristo Fernández, Responsable del Área Fiscal de Asetra, quién procedió, en nombre del Tesorero de la Asociación, a exponer la Censura de Cuentas, haciendo hincapié en el hecho de que las cuentas, así como los libros de la Asociación, están a disposición de cualquier asociado.

Así mismo presentó a los asistentes el acta firmada de censura de cuentas efectuada el día 13 de marzo del presente año.

A continuación expuso, con lectura de las mismas, las cuentas de pérdidas y ganancias del ejercicio de 2019 y el balance de ese mismo año a 31 de diciembre, siendo unánimemente aprobadas por la Asamblea.

En el siguiente punto propuso a la Asamblea el Sr. Presidente, que el presupuesto para el presente ejercicio económico consistiese, en un incremento en las cuotas sociales de un seis por ciento y en el resto de los in-

gresos de un cero por ciento, es decir que se mantuvieran y en los gastos de un tres por ciento.

Evaristo Fernández mostró los datos que resultarían de la aplicación de dicho incremento, siendo aprobado dicho presupuesto por unanimidad de la Asamblea.

Seguidamente la Secretaria General realizó un resumen de la memoria anual que sobre la actividad desarrollada por la Asociación el pasado ejercicio 2019 ha sido entregada a los asistentes a esta Asamblea, destacando el número de gestiones realizadas por todos los Departamentos de la Asociación: formación, jurídico, fiscal, servicios administrativos, laboral los cuales incrementan su actividad día a día, incidiendo en la importante labor de asesoramiento e información que ASETRA lleva a cabo tanto a los asociados como a asesorías externas y que por desconocimiento de la normativa de transporte llaman a los profesionales de Asetra para recibir dicho asesoramiento. ■

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 *

20

CÉNTIMOS DE DESCUENTO

de ADBLUE para socios de CETM, UITA y CESINTRA

8

CÉNTIMOS DE DESCUENTO

para empresas radicadas en polígonos

* SÓLO ESTACIÓN DE VIELLA

ENTREVISTA

LUIS MIGUEL FERNÁNDEZ ROMERO
Gerente del Centro
de Transportes de Gijón

“EL CTG tiene que dejar de ser un parking de camiones para convertirse en el polo logístico que el sector reclama”

Aunque Luis Miguel Fernández Romero, no llegó a la gerencia del Centro de Transportes de Gijón, en el mejor de los momentos (en pleno mes de febrero, cuando comenzaban a aparecer los primeros casos del Covid que lo cambiaría todo), lo ha hecho con voluntad firme de mejora, presentando un presupuesto ambicioso, en comparación a todo lo procedente y con el anuncio de una importante inversión por parte de un grupo petrolero kuwaití, como publicaron recientemente los periódicos asturianos.

Luis Miguel Fernández Romero asume un puesto que llevaba vacante desde 2013, unas instalaciones, y hasta un despacho en el que el tiempo parece haberse detenido, aún muchos años atrás.

Luis Miguel Fernández, diplomado en Relaciones Laborales, graduado social y máster y técnico superior en prevención de riesgos laborales, ha desempeñado diversos cargos públicos durante los últimos años, siempre vinculados a Izquierda Unida. Fue concejal de la coalición en Lena, y ha sido director de la Agencia Asturiana de la Emigración y la Agencia Asturiana para la Discapacidad. Ha trabajado también como secretario del grupo parlamentario de IU en la Junta General del Principado.

--¿Cuáles han sido sus primeras impresiones sobre el CTE, en estos nueve meses, respecto al funcionamiento y posibilidades de desarrollo del mismo?

--Estos primeros meses han conformado un tiempo, sobre todo de "apagar fuegos". Treinta años de existencia para unas instalaciones, sin que se realice prácticamente ninguna inversión en ellas es mucho tiempo.

Respecto al futuro soy optimista. Bien gestionado, a medio plazo tendría que quedarse pequeño. La zona logística propiamente dicha, ya lo es, hay una larga lista de espera.

La logística salió muy bien parada de esta crisis, como bien sabéis en el sector y esto se traduce en nuevas necesidades que se suman a la apuesta por la movilidad de las ciudades, en este caso del Ayuntamiento de Gijón.

El tráfico de mercancías no tiene sentido en el centro de la ciudad y por eso espacios como éste tienen gran margen de crecimiento.

La distribución de mercancías en las ciudades es muy compleja y con el aumento de la venta on line y los repartos a domicilio que se han disparado en los últimos meses, registrando un crecimiento exponencial, yo diría que se encuentran con una situación inédita para la cual no está preparada. Es todo un reto para el sector y también para las ciudades, centros de transporte o logística son el eslabón que ambos necesitan.

--En estos primeros meses cuales cree que son las acciones más urgentes a desarrollar en el mismo?

-Mejorar la oferta de espacios y desarrollar nuevas áreas. Pero como empresa pública que es con capital al 50 por ciento, entre administración regional y ayuntamiento, también necesita un ambicioso presupuesto. En la coyuntura actual, con los ingresos recortados, que hay, parece complicado poder crecer en el 2021.

Ante esta situación quizás hay que buscar un plan B y poner toda la imaginación posible para llevarlo a cabo.

Entre las ventajas del centro, hay que destacar las que le otorga contar con espacio para crecer y estar muy bien comunicado, a nada del Puerto del Musel, de la Zalia y también de la ciudad.

Entre la parte de las contras, la existencia de instalaciones de una época anterior, estamos hablando de 30 años atrás, que se han quedado obsoletas.

--Ha accedido a esta responsabilidad en uno de los momentos más complicados para toda la sociedad asturiana en su conjunto ¿Cómo se ha hecho notar la crisis del Covid en el Centro de Transportes? Cuales son las principales preocupaciones que le trasladan empresarios y transportistas?

--El sector claramente está sufriendo. Quizás no es el que más haya visto enfriar su actividad, pero si se

resiente. Tanto del transporte de mercancías, como el de viajeros. Éste especialmente también ha sufrido la crisis económica.

Y aparte, sin ser un gran experto en el sector si que veo entre los empresarios que hay un extra que es la incertidumbre. No saber que va a pasar paraliza a un sector que vive su propia reconversión. Para empezar están cambiando los modelos de vehículos, los combustibles que van a usar, los horarios de trabajo. Hoy ese "no saber qué" aprieta tanto a las pequeñas empresas que vuelven a estar obligadas a una gran modernización, como a los grandes gestores, que ante la duda paralizan también inversiones.

--Usted llega a la gerencia largamente vacante, por diversas circunstancias. ¿Cree que con anterioridad no se ha dado al centro la importancia que merece?

--Estos centros surgieron en los años 90, todos prácticamente en una misma época y en todos los sitios a la vez. Parecían fáciles de gestionar; eran prácticamente parkings para vehículos pesados. Es más, su existencia y gestión no era algo ni que generara debate ni discusión política. Y desde entonces no se invirtió en modernización ni se advirtieron crecientes necesidades que nos llevan mucho más allá; de las de un mero estacionamiento a las naturales de un espacio logístico.

Quizás gane ahora su sitio en el debate general, coincidiendo con el interés en sacar el transporte de la ciudad, el desarrollo de la última milla. En cualquier caso, hay que dar una vuelta a su concepción inicial y apostar más por ello.

--Como experto en temas medioambientales, piensa se puede mejorar en el CT para conseguir mayores niveles de sostenibilidad y eficiencia?

--Por supuesto, la última reunión del Consejo de Administración se dedicó precisamente gran parte a estudiar un plan de sostenibilidad que pro-

pone dos ejes de trabajo: Conseguir mayor eficiencia energética, con la apuesta por las energías renovables a través de la instalación de placas fotovoltaicas inicialmente, que supondrán importantes reducciones en nuestra factura eléctrica y cambiar el modelo de residuos. La actividad del transporte genera importantes necesidades de reciclaje, de palets por ejemplo, que queremos separar y recuperar y también de plásticos (actualmente tan de moda), que son muy difíciles de reciclar. De hecho, no es fácil ni encontrar gestores que se encarguen de ello.

Como empresa pública, con vehículos e industria tenemos que dar ejemplo, demostrar que gestionamos los residuos de forma eficiente.

--Cómo son las relaciones con las asociaciones del transporte y sus profesionales en general? En concreto con Asetra, hay nuevas líneas de colaboración abiertas?

--Con Asetra tenemos una relación excelente. Estamos muy contentos de tener aquí la autoescuela. Sus profesionales, como Juan García, que tan bien conocen el sector, su historia y su normativa, nos son de apoyo y gran ayuda.

Este centro tendría que ser la casa del transportista y porqué no de las organizaciones.

“

Entre las ventajas del centro, hay que destacar las que le otorga contar con espacio para crecer y estar muy bien comunicado, a nada del Puerto del Musel, de la Zalia y también de la ciudad”.

Esto es una empresa pública que tiene por objetivo dar servicio al sector y atender a sus necesidades.

--¿Cómo le gustaría encontrarse el Centro de Transportes a 3 o 4 años vista?

No podemos seguir con la vocación de parking y para cambiarlo hay que ofrecer más, la estación de servicio, tanto tiempo esperada que además tiene que tener tienda, un restaurante (por fin se ha reabierto el existente), contar con un área de lavado, de higienización para los camiones, un taller de pequeñas reparaciones.

Hay otras ideas, como que las ofi-

cinas que en los años 90 se alquilaban a pequeños empresarios están hoy prácticamente vacías, estamos buscando soluciones para ellas, generar un espacio polivalente para reuniones, para alquilar por horas...

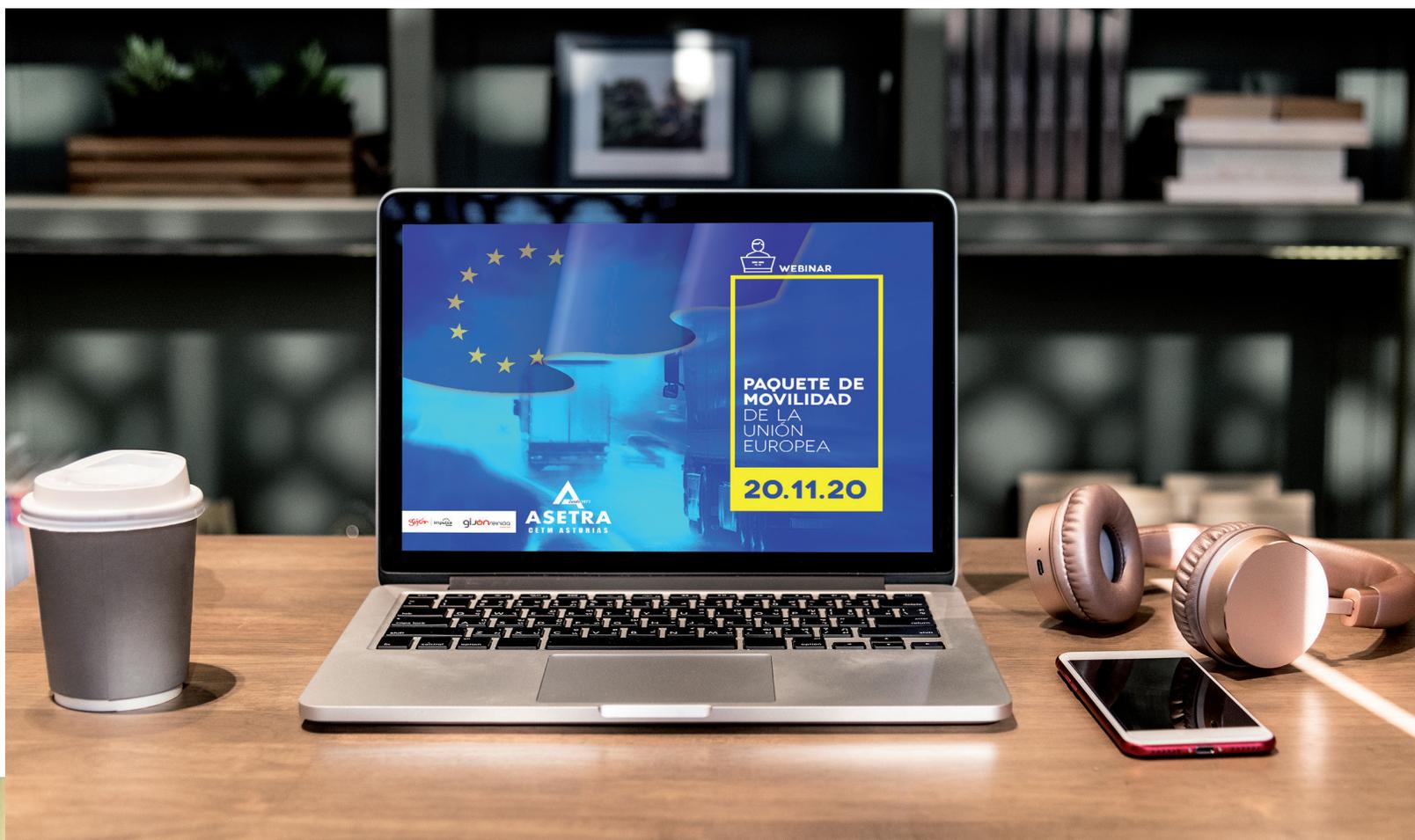
En definitiva, ir convirtiéndose poco a poco en el un polo logístico que el sector reclama.

--Piensa que podría haber jugado un papel más activo como polo de desarrollo logístico, entre la ciudad de Gijón, el Musel y otras áreas de desarrollo si no se hubiese apostado tanto por el proyecto de la Zalia, finalmente casi fallido?

--El futuro del Musel pasa por atraer el tráfico de contenedores mas allá de su vocación granelera de carbón y acero. Si se producen, por ejemplo, más exportaciones chinas por el norte de Europa (algo que ahora parece posible a consecuencia del cambio climático), podría ser una gran oportunidad para desde Asturias llegar al sur de Europa, a través de camión o ferrocarril a continuación.

Una oportunidad también para recuperar hasta la Zalia si se hacen buenos accesos, se habilita la solución del tren y se rebaja, por fin, el peaje del Huerna a los transportistas. ■





EL PAQUETE DE MOVILIDAD DE LA UE anima a las empresas a un nuevo posicionamiento competitivo

El pasado 20 de noviembre se celebró de forma telemática la jornada organizada por Asetra, con el apoyo del Ayuntamiento de Gijón, dedicada al Paquete de Movilidad, que aúna tres iniciativas relacionadas con la gobernanza del transporte comercial por carretera en la Unión Europea.

Más de 80 profesionales siguieron el desarrollo de la jornada dado el interés de un compendio que representa el mayor cambio de normas de transporte por carretera de la UE y abarca muchos aspectos de las actividades de la industria.

La jornada fue presentada por el presidente de Asetra y CETM, contó entre otros con la presencia virtual de los secretarios generales de ambas entidades, así como representantes del Ministerio y de la administración del Principado de Asturias, experto laborales y económicos.

El paquete de movilidad tiene como objetivo abordar una serie de problemas o apoyar desarrollos específicos dentro de los sectores europeos del transporte por carretera. La armonización y simplificación de las normas que dan como resultado una aplicación mejor y más coherente en todos los Estados miembros, apoyan-

do la equidad social, la competencia leal, mejorando el desempeño ambiental de las operaciones de transporte por carretera y fomentando la innovación son algunos de los objetivos de este paquete medidas legislativas de obligado cumplimiento en todos los Estados de la UE.

En la primera parte de la jornada se analizaron las principales novedades que incluye el paquete de movilidad de la Unión Europea y las modificaciones que ha originado o va a originar sobre los distintos Reglamentos Europeos y Directivas de aplicación.

Se abordaron aspectos cómo hasta donde es posible cerrar o no el mercado europeo, cuando hay un bloque de países que han recurrido la normativa en el tribunal superior europeo, y cómo conseguir a la vez la armonización de normas en todos los territorios.

Desde el Ministerio se insistió asimismo mucho en la importancia de garantizar condiciones laborales mínimas y simplificar también la burocracia a las empresas.

Ambas representantes ministeriales reconocieron que las normas so-

bre vuelta a casa del conductor y vehículo, siempre han generado amplio debate, aunque la situación española nada tiene que ver con la de países de la UE donde los trabajadores aún podían estar fuera de su país, hasta varios meses, lo que no resiste al análisis.

Se abordó también el cambio obligado en los tacógrafos, que caminan hacia el Smart 2 y amplias reflexiones sobre los nuevos requisitos (capacidad financiera, establecimiento, honorabilidad, etc, etc) que todos nuestros asociados podrán encontrar en la página web de Asetra.

En la segunda parte, se analizaron las repercusiones que los cambios normativos tienen para la gestión de las empresas transportistas, desde un punto de vista empresarial en términos de oportunidades y amenazas. A todas luces, es necesario que las empresas de transporte realicen aún mayor esfuerzo por modernizarse y profesionalizarse, si bien, los representantes corporativos y laborales de CETM aseguraron que el sector en España va por delante, en muchos aspectos, de otros colectivos europeos. No en vano, la normativa española ya es un poco más exigente que la europea.

The image shows a screenshot of a PowerPoint presentation titled "PRESENT PAQUETE MOVILIDAD 20-11-2020 - copia.pptx" displayed in a video conference window. The presentation slide features the Spanish coat of arms and the text: "MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y OBRAS PÚBLICAS", "PAQUETE MOVILIDAD", "Reglamentos 2020/1054 y Directiva 2020/1057", "20-11-2020", "DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE", and "SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INSPECCIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE". The video conference interface on the right shows five participants: Merta Santamaría, Jose María Cuijano, Alicia Rubio, Mercedes De la Roza, and Ovidio De la Roza. The bottom of the screen shows the Windows taskbar with the date 20/11/2020 and time 10:00.

ANTECEDENTES

El Paquete Europeo de Movilidad, que entrará en vigor a lo largo del próximo año, fue definitivamente, el pasado 12 de enero de 2020 por parte del comité de transportes del Parlamento Europeo.

Está previsto que la mayor parte de las medidas se desarrolle a través de Reglamentos, que una vez en vigor permitirán su aplicación inmediata en cada uno de los países.

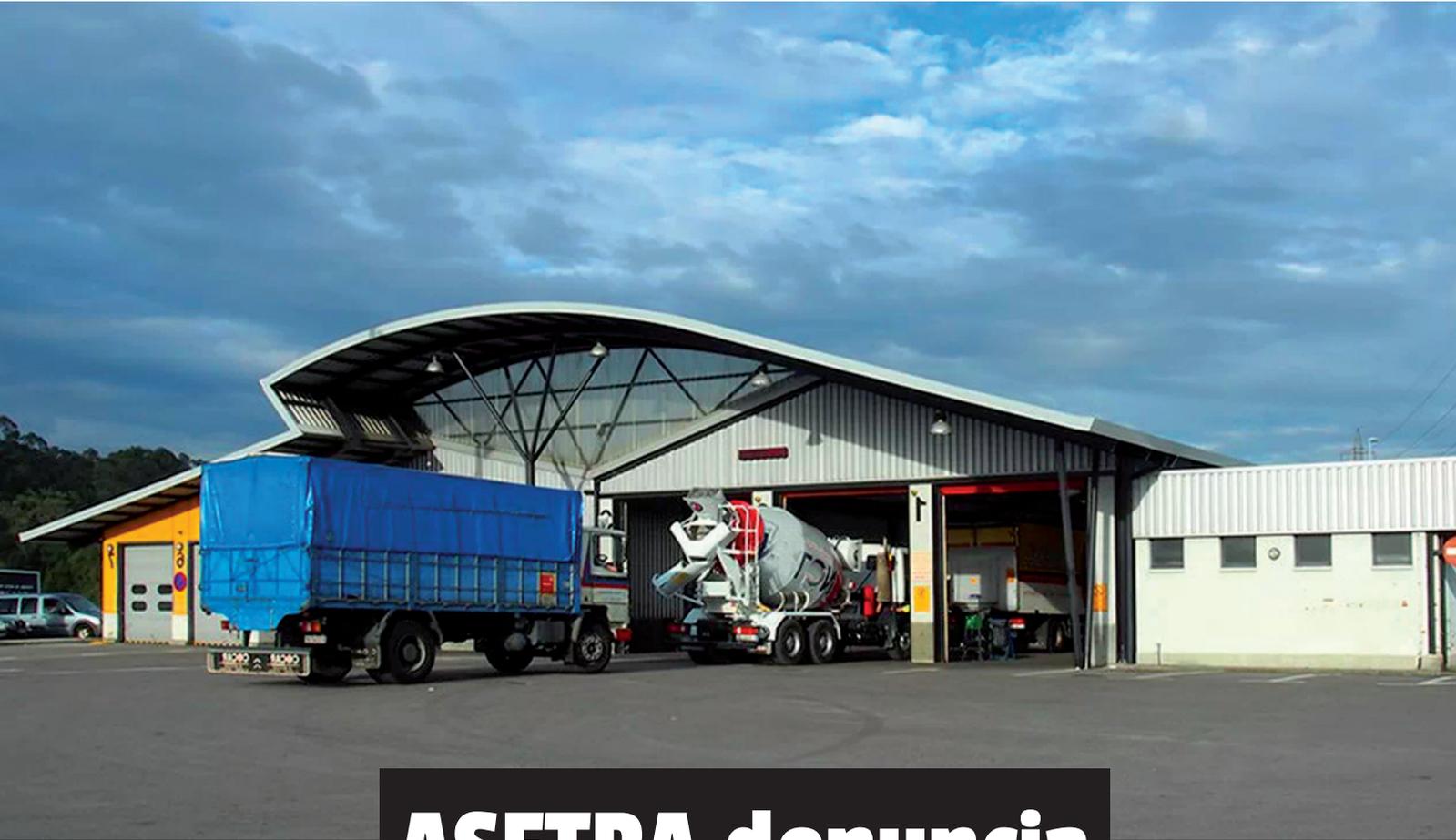
El recién aprobado Paquete de Movilidad Europeo contiene importantes novedades en lo que se refiere fundamentalmente a las condiciones laborales y sociales del sector y a la prestación de servicios de transporte internacional dentro de la Unión Europea y con un fuerte impacto en el modelo de gestión empresarial del sector, de la totalidad de medidas que contiene el paquete de movilidad cabe destacar las siguientes:

Tiempos máximos de conducción y tiempos mínimos de descanso.

- La obligatoriedad del tacógrafo digital.
- Los requisitos de acceso a la profesión tanto de vehículos pesados como ligeros
- La regulación del cabotaje (transporte realizado dentro de un país por vehículos pertenecientes a otro Estado miembro de la UE).
- Las reglas aplicables para los trabajadores desplazados.
- El control de las empresas "buzón".

En resumen, la nueva normativa obligará a las empresas del sector del transporte público de mercancías por carretera y la logística a introducir importantes cambios en la gestión estratégica y a abordar un nuevo posicionamiento competitivo. ■





ASETRA denuncia

en los medios de comunicación

la insostenible situación de las ITVs en Asturias

Desde hace ya meses, en relación directa con la Confederación Española del Transporte de mercancías CETM y el Comité Nacional del Transporte, desde la Asociación de Empresarios del Transporte, Logística, Aparcamientos y Actividades afines del Principado de Asturias, ha analizado y valorado la compleja situación de las estaciones de ITV en todo el país, tras la saturación alcanzada durante meses, coincidiendo con la crisis del Covid-19.

En la actualidad, la situación, lejos de mejorar empeora por momentos especialmente en Asturias y Andalucía, sumando retrasos y alargando hasta el infinito las listas de espera. De forma inexplicable, además, las estaciones de ITV en Asturias no han hecho caso ni a las propias sentencias del Tribunal Supremo, ni han facilitado a los titulares de los vehículos soluciones aceptables, siendo sus medidas totalmente contrarias a las aplicadas incluso en el resto de los países de la Unión Europea.

Desde Asetra demandamos encarecidamente que se proceda a incrementar la dotación de las instalaciones o en su caso se permita la actividad y puesta en marcha de otras entidades privadas que lleven a cabo las labores de revisión de turismos y camiones, al igual que lo hacen en las comunidades autónomas limítrofes a las que cada día más profesionales del sector y ciudadanos se ven obligados a recurrir para cumplir con la ley y asegurar sus propias condiciones de circulación, con los costes de desplazamiento y tiempo que ello supone.

Desde un punto de vista exclusiva-

“

En ningún momento, han facilitado a las empresas del transporte, la renovación de las inspecciones técnicas de sus vehículos”.

mente empresarial, fuera de la confrontación política, es del todo inexplicable que el año 2020 permanezcan vigentes este tipo de monopolios en torno a la empresa pública, ITVASA.

No obstante, cabe recordar que las comunidades autónomas como Asturias tienen actualmente transferidas las competencias en materia de la Inspección Técnica de Vehículos, siendo en estos momentos la administración asturiana la principal responsable de la deriva alcanzada en los nueve centros de inspección actualmente existentes en el Principado.

En ningún momento, han facilitado a las empresas del transporte (cuya actividad diaria está en completa relación), la renovación de las inspecciones técnicas de sus vehículos, sino que además, no han mostrado sensibilidad alguna con un sector estratégico y esencial como ha demostrado ser, día a día, el transporte de carrera en esta crisis. Por el contrario, se ha puesto de manifiesto el exclusivo carácter lucrativo de este servicio frente al objetivo del mantenimiento de seguridad vial que debiera constituir su principal razón de ser, tal y como se nos pretende vender diariamente desde las Administraciones Públicas.

Cabe recordar, que ya en el mes de octubre, el presidente de Asetra pidió a Itvasa corregir los plazos de las revisiones tras el auto del Supremo. ■

EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DEL GASÓLEO EN SURTIDOR

PRECIO MEDIO DEL GASÓLEO IMPUESTOS INCLUIDOS

octubre 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	103,91
Octubre	135,51	128,23	106,31	106,44	110,86	127,64	121,45	102,69
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	107,72



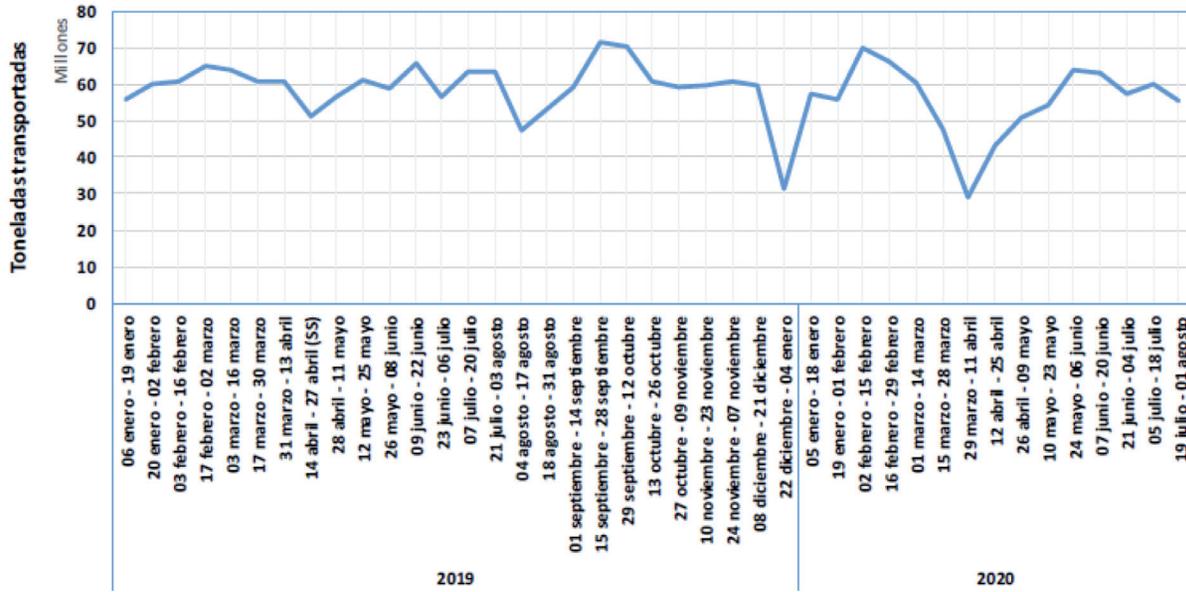
LA ENCUESTA PERMANENTE
DE TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS CONFIRMA

**EL FUERTE DESCENSO
DE LA ACTIVIDAD,**

DURANTE EL ESTADO DE ALARMA

La Encuesta Permanente de Transportes de Mercancías por Carretera (EPTMC), elaborada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, revela que, en la quincena del 15 al 28 de marzo, cuando se decretó el estado de alarma, las toneladas transportadas descendieron un 21,2%, con respecto al mismo periodo del año anterior, y las toneladas-kilómetro producidas cayeron un 15.1%.

Evolución quincenal de la actividad de los vehículos pesados españoles del transporte de mercancías por carretera
Toneladas transportadas



Sin embargo, es en la segunda quincena del estado de alarma cuando se produjo el mayor descenso de la actividad de los vehículos pesados españoles de transporte de mercancías por carretera. En este periodo las toneladas transportadas descendieron un 52,5% respecto al mismo periodo de 2019 y las toneladas kilómetro producidas un 38%.

La actividad incluye el transporte urbano y el interurbano (intrarregional, interregional e internacional).

Tras este periodo, se observa un aumento de la actividad hasta alcanzar los valores similares al 2019 en la quincena del 24 de mayo al 6 de junio. Posteriormente, el descenso de la actividad vuelve a producirse tras esa quincena hasta principios de agosto, probablemente debido a la ralentización global de la economía.

Los datos de la actividad quincenal que refleja la EPTMC constatan que el transporte de mercancías por carretera sufrió un fuerte descenso

durante la pandemia. Tal y como habíamos alertado desde la Confederación Española de Transportes de Mercancías (CETM), a pesar de que el sector garantizó el abastecimiento de productos esenciales como alimentos, fármacos o productos esenciales, el volumen de trabajo se redujo notablemente en otros ámbitos como porta vehículos, mudanzas, la distribución de piezas y recambios, combustibles o químicos, etc., poniendo en riesgo la viabilidad de muchas empresas. ■



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



ANULACIÓN POR EL TRIBUNAL SUPREMO DEL REQUISITO DE ANTIGÜEDAD DEL VEHÍCULO

La Sala III, de lo Contencioso-Administrativo, del Tribunal Supremo ha anulado el artículo del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres que establece el requisito de contar con al menos un vehículo que no supere la antigüedad de cinco meses para obtener una licencia de transporte público de mercancías. El tribunal ha tomado esta decisión al estimar un recurso de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

El Supremo concluye "que el

requisito cuestionado supone una injustificada barrera de acceso a la actividad en el sector del transporte que, además, introduce una evidente distorsión en el mercado y afecta a la competencia efectiva, al exigir a quienes intenten convertirse en nuevos operadores los sobrecostes correspondientes a la adquisición de un vehículo de una antigüedad no superior a cinco meses, en claro beneficio de aquellos operadores ya instalados en el mercado y todo ello sin que se haya demostrado la existencia de una razón imperiosa de interés general que haga necesario introducir en la normativa reguladora

la referida medida limitativa".

La CNMC impugnó el primer inciso del artículo 2, apartado veintidós, del Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y otras normas complementarias 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 apartado anulado señala textualmente: "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".

Por lo tanto, a partir de este momento para todo aquel que quiera optar por conseguir una nueva autorización de transporte público de mercancías no será afectado por este requisito.■



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





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**



EL NUEVO ACTROS, CAMIÓN DEL AÑO 2020, YA ES UNA REFERENCIA EN CUANTO A EFICIENCIA Y CONFORT

El Actros de Mercedes-Benz es el camión del año 2020

El año pasado, el Actros 5 fue galardonado con el premio al 'Camión del año 2019' en España, y esta vez ha sido el jurado del International Truck of the Year, formado por votantes de 24 países europeos, quien le ha otorgado el premio a mejor camión del 2020.





El nuevo Actros 5 fue presentado el año pasado en el Concesionario Oficial Mercedes-Benz de Siero. Cerca de 200 asistentes acudieron a la cita, que contó con una parrilla en vivo, hinchables para los más pequeños y simuladores de camiones en realidad virtual, además de música en directo.

Se trata del nuevo buque insignia de Mercedes-Benz Trucks, que cuenta con más de 60 innovaciones respecto al anterior modelo. Entre ellas, llama la atención el **Asistente de Conducción Activa**, que introduce la conducción semi-automática en los camiones de producción en serie. Este asistente frena, acelera y conduce el camión de forma independiente, una innovación que, sin duda, agradecerán los conductores en las rutas más largas.

Por otro lado, el Asistente de Frenada de Emergencia Active Brake Assist 5 detecta posibles amenazas o peligros, como una posible colisión con un vehículo o la posibilidad de atropellar a un peatón. Los espejos retrovisores tradicionales se han sustituido por cámaras, siendo así el primer camión producido en serie que incorpora esta tecnología. Este añadido mejora significativamente la aerodinámica, seguridad y manejo del vehículo.

La cabina también ha sido rediseñada, y ahora es más tecnológica que nunca. El habitáculo está ahora protagonizado por dos pantallas interactivas, con todas las ventajas del sistema de infoentretenimiento de Mercedes-Benz, compatible con Apple Car y Android Auto.

Por último, otra de las muchas innovaciones tecnológicas que incorpora el nuevo Actros 5, se encuentra en el Predictive Powertrain Control, que junto con las mejores aerodinámicas reducen hasta un 3% el consumo del camión en autopistas y un 5% en carreteras secundarias. En el nuevo Actros la eficiencia es el objetivo, y

con los nuevos motores de cilindros en línea Euro V y el cambio automatizado PowerShift 3 este nuevo modelo promete reducir el consumo al mínimo, todo sin renunciar al confort y calidad característica de la marca de la estrella.

El PPC gestiona el control de crucero y el cambio de marchas de una forma más eficiente, y gracias al GPS y los mapas 3D, este sistema 'lee' por adelantado la carretera y regula la velocidad y marcha más apropiada para cada situación.

En definitiva, la versión más tecnológica y eficiente jamás creada del Actros, que desde su lanzamiento en 1996 acumula unas ventas de **1,2 millones de unidades**.

Sobre Adarsa

El grupo empresarial Adarsa nace en el año 1.978 como Concesionario Oficial y Taller Autorizado Mercedes-Benz. Comienza su actividad en Asturias, donde actualmente cuenta con instalaciones en Siero, Gijón y Avilés. En todas sus sedes es concesionario Mitsubishi y cuenta, desde 2019, con dos flagship store Silence, una en el centro de Gijón y otra en Santander que refuerzan la apuesta del grupo por la movilidad sostenible.

En Castilla y León, los siete concesionarios y talleres Autorizados Mercedes-Benz de Adarsa están localizados en las provincias de León, Zamora, Valladolid, Salamanca y Palencia. Además, cuenta con Concesionarios Oficiales Mitsubishi en León, Ponferrada, Zamora, Benavente, Salamanca y Palencia; es concesionario de las marcas Hyundai en León; Ford en Salamanca.

Huelva y Cantabria completan las trece instalaciones en las que Adarsa tiene presencia como Concesionario Oficial y Taller Autorizado Mercedes-Benz para dar el mejor servicio a sus clientes. ■

CARROCERÍAS

CARROCERÍAS SOMONTE

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

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

Distribuidor oficial en Asturias:

LeciTrailer



crastir carrocerías

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. Rocas 33211 Gijón
Teléfono: 985 166 139
Móvil: 617 328 625
E-mail: toldosgama07@live.com
www.toldosgama.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

ADP 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
SAF
HalDEX
LeciTrailer
EuroTrailer
KNORR-BREMSE
Leciñena
Continental VDO
DTCO TACÓGRAFO

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

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 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

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
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:

SERVICIOS EMPRESARIALES

ASCOR
CORREDURÍA DE SEGUROS, S.A.

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

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 30 ANOS
COMUNICACIÓN
*Apoyamos a
nuestras pymes*

T. 985 22 00 19
www.leaderscomunicacion.com



Todos hablan, pero solo uno actúa. El nuevo Actros.

Mercedes-Benz proyecta el futuro del transporte con numerosas innovaciones, como la cámara sustitutiva del retrovisor exterior, Active Drive Assist, el puesto de conducción multimedia y Predictive Powertrain Control, que suponen una revolución para el tráfico de larga distancia tal y como se conoce hoy en día.

www.mercedes-benz-trucks.com

Mercedes-Benz

Trucks you can trust

