

ABRIL#20

TRANSPORTE

de ASTURIAS



LA REVISTA DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ASTURIAS

4
ASETRA
CETM ASTURIAS

Impuestos, peajes
y normativa
continúan frenando
la competitividad
sectorial

Entrevista con el
Presidente de Casintra,
en el 50 Aniversario de la
empresa

Todo lo que hay que
saber sobre la Oferta
Formativa de Asetra





ASCOR
CORREDURÍA DE SEGUROS, S.A.

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

La Merced 22, Entresuelo A
33201 **GIJÓN**
T. 985 35 32 24
F. 985 34 85 08
gijon@ascorsegueros.com

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

www.ascorsegueros.com

POLIZA DE GRUPO ASETRA
para auto-camiones

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

PLAN DE PROTECCIÓN ESPECIAL
PARA AUTÓNOMOS

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

SEGURO MULTIRRIESGO EMPRESA
para

- Naves industriales
- Locales de negocio
- Oficinas

CONVENIO COLECTIVO DEL SECTOR

PROGRAMA ESPECIAL
DE SEGUROS
ASETRA

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





OVIDIO DE LA
ROZA BRAGA

Presidente de
ASETRA y CETM

EDITORIAL

Adentrándonos en un año incierto

S

on muchas las dudas que asaltan a los pequeños empresarios ante el año 2021, que estamos iniciando.

Las primeras semanas han estado marcadas aún por la crisis del Covid y un volumen de casos y fallecimientos que es difícil de digerir y que se ha cobrado ya las vidas de unos cuantos empresarios y amigos, cuyo fallecimiento sentimos especialmente en la gran familia de Asetra y CETM.

Frente a los avisos de cierre, expedientes de regulación y balances económicos no muy optimistas, Asturias, sin embargo, ha iniciado el año con noticias como la del nuevo asentamiento de Amazon e importantes inversiones por parte de algunas industrias y empresas de nueva creación que deben de ser tenidas en cuenta y favorablemente valoradas.

Nos encontramos pues en una coyuntura de luces y sombras, que nos hace permanecer alerta y no dormirnos en laurel alguno.

Hay datos positivos como los que apunta el viceconsejero de infraestructuras que ha tenido a bien concedernos la entrevista que podéis leer en páginas siguientes y que sinceramente le agradecemos, al igual que su talante, siempre abierto al diálogo.

Y sigue habiendo datos negativos, como la pérdida de peso económico de nuestros puertos, la falta de productividad y competitividad en muchas de nuestras empresas, la sangría fiscal o la pérdida de oportunidades como la que lleva consigo el adiós de la Autopista del Mar.

El tiempo que resta hasta final de año inclinará la balanza hacia uno u otro lado.

Ojalá que tengamos suerte. ■



Asamblea General Ordinaria de ASETRA

El COVID, sus efectos y las perspectivas económicas y políticas para 2021, centraron la Asamblea General Ordinaria de ASETRA.

En Oviedo, el día 5 de marzo, y por las circunstancias del momento, se realizó la Asamblea General Ordinaria de Asetra de forma telemática. Como es preceptivo, al inicio de la misma, se leyó el acta anterior, se presentaron las cuentas y el presupuesto para el año que viene. El Presidente expuso su informe indicando que cree que a nadie se le escapa que el año 2020, ha sido un año marcado por la pandemia del coronavirus y las fatales consecuencias que significaron para la salud de las personas, con una caída de la economía en términos comparables con los ocurridos en la última guerra civil española.

Continuó su informe, indicando que a causa de la pandemia del coronavirus, el PIB español disminuyó en un once por ciento; más de 600.000 trabajadores perdieron su empleo, aumentando el paro hasta el 16,8 %. En la actualidad, aún permanecen en ERTE más de 900.000 trabajadores, muchos de los cuáles no tienen ninguna posibilidad de recuperar el empleo. En el mes de febrero se superaron ya los cuatro millones de parados.

Las expectativas económicas para

el presente año, presentan gran incertidumbre, dependiendo del grado de vacunación que vaya registrando la población, con la esperanza de recuperación puesta especialmente en el segundo semestre.

Las previsiones actuales son que España crezca con 5,6%, bastante por debajo de las previsiones del Gobierno, lo que significaría recuperar la mitad aproximadamente del PIB, perdido en el año 2020.

En Asturias, seguimos inmersos en la negrura de las perspectivas que afectan de lleno a la competitividad de nuestra industria, el coste de la energía eléctrica, el aumento del coste de la tonelada de CO2, el escaso peso político de nuestro Gobierno Autonómico para modificar el estatuto de la energía electrointensiva, la carga burocrática y en definitiva, el mayor coste de producción que tienen nuestras empresas con respecto a las instaladas en otras comunidades vecinas. Así y todo surgen algunos elementos esperanzadores, añadió Ovidio de la Roza, como la decisión de Amazon de ubicar su almacén regulador en el Polígono de Bobes o que Arcelor recupere la producción en todas

sus instalaciones, con un aumento de la demanda del 5,5 y una cartera de pedidos para un semestre.

Respecto a las infraestructuras de transporte en el Principado, ratificó la larga espera de los enlaces de la Y con la ASII, y la circunvalación de Gijón, los enlaces de la Peñona con el Puerto y la Zalia, el desarrollo de esta última, los accesos a los Puertos de Gijón y Avilés, la puesta en marcha de líneas marítimas desde nuestros Puertos, resumiendo: **“En definitiva estamos igual que los últimos años, sin avances sustanciales en el desarrollo de los mismos”.**

A nivel nacional, respecto a la negociación con el Ministerio, MITMA de los diez puntos planteados por el CNTC, tampoco se está avanzando.

“Sobre la regulación en los procesos de la carga y descarga por parte de los conductores seguimos sin llegar a ningún acuerdo ante la cerrada posición de empresas cargadoras y la Administración que se oponen a eliminar la coletilla “salvo pacto en contrario”.

Asimismo, el sector sigue pendientes y con preocupación el resto de temas planteados, como son:

La imposición de peajes en todas las autovías que ahora no lo tienen, la modificación de la actual normativa sobre pesos y dimensiones, la fiscalidad sobre las energías, el régimen de módulos, las áreas de descanso seguras, la movilidad urbana o el plan de impulso y sostenibilidad del sector entre otras cuestiones que se han planteado a raíz de la aprobación del paquete de movilidad europeo o las sentencias del Tribunal Supremo sobre la antigüedad de los vehículos o el concepto de honorabilidad.

“No cabe más que esperar y confiar en superar la difícil situación que atravesamos, en la seguridad de que una vez más será la ciudadanía civil la que logre sacar esta difícil coyuntura adelante a pesar de los nefastos políticos que nos gobiernan”. ■

Procedimientos sancionadores de transporte y notificaciones electrónicas, en Asturias



Desde la publicación de la Ley 39/2015 de procedimiento administrativo, donde se recoge la gestión telemática de los procedimientos, por parte de las distintas administraciones públicas, se han procedido a incorporar a este tipo de gestión, los distintos procedimientos llevados a cabo por parte de los organismos públicos, siendo que en la actualidad, la práctica totalidad de los trámites administrativos de transportes se gestionan de forma electrónica; no obstante la administración del Principado de Asturias, continuaba, hasta la fecha, tramitando en formato papel, los expedientes sancionadores de su competencia.

No obstante el pasado día 3 de marzo, hemos asistido a la reunión convocada por la Dirección General de Transportes del Principado de Asturias, donde nos comunican que se procederá de inmediato a la tramitación telemática de los expedientes sancionadores, a partir de este año 2021, continuando de este modo, con la digitalización de todas sus tareas, lo que conlleva que todas las comunicaciones con los administrados se lleven a cabo de forma telemática.

Para la tramitación de los referidos expedientes sancionadores, así como de los requerimientos que se realicen por parte del órgano competente en

materia de transportes, se utilizará la plataforma telemática del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como todos los datos de las empresas de transporte que constan en la base de datos del mismo Ministerio; el procedimiento se iniciará mediante aviso en el correo electrónico de la empresa que consta en la base de datos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, siendo obligación del administrado (en este caso la empresa de transporte), acceder con su certificado digital al contenido de la notificación correspondiente, disponiendo para ello de un plazo de diez días naturales, transcurrido el cual, aunque no se haya accedido al contenido del documento, se entiende realizada la notificación y se continúa con la tramitación del procedimiento.

Por tal motivo, os emplazamos para que procedáis a comprobar todos los datos de vuestra empresa que consten en dicha base de datos, con especial relevancia del correo electrónico que tengan comunicado, pues será en el mismo donde se reciban los avisos de las notificaciones emitidas por las administraciones públicas, pues de este modo se evitará cualquier pérdida de información.

Por otro lado, y para evitar las nefastas consecuencias para los intereses de nuestras empresas, que conlleva la ausencia de recepción de

dichas comunicaciones o la ausencia de acceso al contenido de la misma, os informamos nuevamente del servicio que prestamos desde esta Asociación, mediante el cual todas aquellas empresas asociadas, que así lo soliciten, podrán delegar en nuestra organización la recepción de las notificaciones que les sean emitidas por parte de las distintas administraciones públicas.

De este modo, ASETRA se encargará de recepcionar, en la dirección de correo electrónico específicamente habilitada para tal finalidad, todos aquellos avisos emitidos por las administraciones públicas que se dirijan a aquellas empresas asociadas que así lo hayan solicitado expresamente, y asimismo, la asociación, se encargará de acceder a dichas notificaciones y ponerlas a disposición del asociado para que pueda proceder en consecuencia con sus intereses, evitando de este modo, la falta de recepción o conocimiento de las distintas comunicaciones realizadas, tanto desde la administración del Estado, como desde las administraciones autonómicas.

Para ampliar información sobre el servicio, su coste, así como para solicitar el alta en el mismo, puede contactar con nosotros en el teléfono 985.118.004, o bien a través del correo electrónico juridico2@asetra.es, o por whatsapp en el número 639 642 746 ■

ENTREVISTA

FRANCISCO JAVIER ÁLVAREZ RODRÍGUEZ
Presidente de CASINTRA

“El Covid nos ha enseñado que **no éramos tan fuertes como creíamos**”

Francisco Álvarez lleva 9 años al frente de Casintra, que este 2021 cumple medio siglo de vida. Tiempo en el que entre otras muchas cosas, le ha tocado lidiar con una pandemia, “que por cierto, nunca pensé que durara tanto”. Reconoce haber pasado meses muy duros, aunque cree que forma parte del “ADN de la profesión”. Enfoca 2021 con optimismo porque piensa que en el año de su 50 cumpleaños están a punto de “volver a la normalidad”.

CASINTR A

● ● ● FORMACIÓN



Viajero incansable y europeísta convencido, considera que una sociedad cooperativa "que no tenga la vocación de contar con Europa es menos competitiva y pierde mucha capacidad de generar riqueza". Orgulloso de esa filosofía empresarial desvela que en 2020 tuvieron una facturación "de unos 55 millones de euros, un 7.9% menos que en 2019". Casintra está actualmente volcada en el reto de invertir en medioambiente con la utilización del hidrógeno para mover sus camiones y reducir la huella de carbono.

-Quizás la primera cuestión que le deberíamos plantear-dada la coyuntura- sería que nos hablara de la pandemia, pero la compañía que dirige está de aniversario, así que vamos a empezar por algo más alegre: ¿Cómo se siente siendo el presidente y CEO de Casintra en el 50 cumpleaños y tras llevar 9 años al frente de la misma?

- Para mí, es un honor haber podido estar en este puesto durante

“

Desde nuestros inicios, allá por el año 71, hemos vivido muchos sinsabores que al fin y al cabo son un poco nuestro ADN de la profesión”

todos estos años, creo que hemos pasado unos años difíciles en este sector y desde nuestro inicio allá, por el año 71, hemos vivido muchos sinsabores que al fin y al cabo son un poco nuestro ADN de la profesión.

-Francisco Javier Álvarez Rodríguez (Paco para sus amigos), ahora sí, cuéntenos ¿en que pensó, personal y profesionalmente, el 14 de marzo del pasado año cuando vio que el mundo se paraba y usted, padre de dos hijos y con cargo en una compañía íntegramente asturiana, de origen cooperativo, con unos 280 socios, tenía que seguir adelante y no fallar a los “suyos”?

-Pues si le soy sincero, yo pensaba que no duraría tanto, nunca había-

mos vivido una situación como esta. En lo que concierne a los asociados decirle que no lo hemos pasado bien durante los meses de abril y mayo, aunque luego nos hemos recuperado razonablemente y todo parece indicar que estamos a punto de volver a la normalidad o eso parece.

-En 1971 nació Casintra, compañía que opera en el sector de la logística y el transporte, 49 años después asumió una inmensa responsabilidad, tras ser considerado un sector fundamental en la pandemia, que posibilitó que los productos de primera necesidad llegaran a supermercados y farmacias. ¿Cuál fue la mayor dificultad que se encontraron para llevar adelante su trabajo con casi 350 camiones consagrados ▶▶▶



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





al transporte, local, nacional e internacional?

-La verdad es que donde más dificultad hemos tenido ha sido en Europa, ya que coincidió con el cierre total en países como Italia, y eso hizo que durante 2 meses tuviéramos que bajar vacíos hasta la frontera de La Junquera, respecto a los transportes en España, no hemos tenido grandes problemas en cuanto al trabajo diario, la mayor dificultad más bien vino de la mano del cierre de las industrias no esenciales.

- ¿Cree que hay un Casintra antes de la pandemia y habrá un Casintra post pandemia?

El Covid nos ha enseñado que no éramos tan fuertes como creíamos y que somos tan vulnerables como las nuevas guerras quieran, que todo parece indicar que serán sanitarias en vez de armamentísticas.

El teletrabajo se va a quedar entre nosotros ya de una manera definitiva, y además, hemos aprendido que podemos y debemos prepararnos para una digitalización muy rápida, ya que nada de lo que teníamos nos valdrá para el futuro.

-Ya tuvieron un cambio en 1990 con el nacimiento de la sociedad Casitran S.A., participa-

“El teletrabajo se va a quedar entre nosotros ya de una manera definitiva, y además, hemos aprendido que podemos y debemos prepararnos para una digitalización muy rápida, ya que nada de lo que teníamos nos valdrá para el futuro”.

da al 100% por Casintra, y que supuso una modernización de la sociedad y que tuvo su reconocimiento al ser reconocida como “Mejor Empresa Asturiana” en 1995. ¿Tuvo la oportunidad de vivir aquel momento? ¿Qué supuso en la historia de la compañía?

-Casitran S.A supuso para nosotros el comienzo de una nueva an-

dadura en el mercado de la subcontratación y apertura a nivel Europa. Realmente creo que una sociedad cooperativa que no tenga vocación europeísta es menos competitiva en general y pierde mucha capacidad de generar riqueza.

Respecto al premio a mejor empresa del año 1995 es siempre un orgullo que se acuerden de tu casa y en este caso, nos obligaba a seguir haciendo las cosas como hasta la fecha, aunque siempre buscando mejorar ya sea con, o sin premio.

- Qué significa El Musel para la industria asturiana actualmente? ¿Que podría significar? ¿Está suficientemente aprovechado como infraestructura?

- Creo que una infraestructura como la de El Musel debiera de tener un papel más importante en cuanto a nuestro modelo económico en Asturias, se debería de potenciar más como nexo de unión con las provincias que nos rodean, además, deberíamos de tener mejores comunicaciones para poder entrar y salir del mismo sin pasar por la ciudad, sin olvidarnos de la conexión con la Zalia, que es otra infraestructura necesaria para Asturias y que ya sabemos todos como esta...

- ¿Cuáles son los sectores económicos con los que Casintra trabaja más actualmente? ¿Puede resumirnos las principales cifras que manejan en la actualidad?

-En general, en los últimos años, hemos intentado diversificar nuestro negocio con nuevas líneas tales como nuestro departamento de frigoríficos. Nunca habíamos trabajado en este sector y va razonablemente bien, además de la logística en general. En breve, inauguraremos nuestra nueva división Portuaria con Casintra Port, sociedad dedicada al mundo del contenedor en el muelle de la Osa.

En cuanto a cifras de negocio hemos cerrado el ejercicio 2020 con una facturación de unos 55 millones de euros, teniendo en cuenta la pan-

demia y todo lo que nos ha pasado, estamos sobre un 7.9% menos que en 2019.

- ¿Cómo convencería a un transportista que empieza para que se una a la sociedad que preside?

-Esta pregunta tiene difícil respuesta ya que en los últimos años hemos perdido en general en el transporte un gran número de autónomos, y no es fácil convencer a nadie para que inicie este negocio, en nuestro caso esta más enfocado para transportistas que ya están en activo que a nuevos, pero aun así, les diría que en Casintra estarían bien y que en principio tenemos posibilidad de diversidad de transporte.

-El cuidado del medio ambiente es uno de los muchos retos a los que se enfrenta el sector transporte. Actualmente, proyectan usar hidrógeno para mover sus camiones. ¿En qué estadio

está este proyecto?

-En efecto, como bien indicas, la reducción de la huella de carbono va a ser una de nuestras prioridades, no solo por convencimiento propio sino porque será el propio mercado el que nos lo exija. Por ello, en estos momentos tratamos de colaborar en todos los proyectos vinculados con el hidrógeno que se están desarrollando en Asturias (hasta el momento cluster de pymes asturianas, Rioglass, Iberdrola, EDP y Naturgy), y por supuesto, con fabricantes de vehículos pesados, por el momento IVECO que parece ser el primero que tendrá un modelo operativo que cumpla con nuestras necesidades.

-¿Alguna otra inversión prevista, que nos pueda adelantar en este año tan importante para la compañía que dirige?

- De momento, no tenemos ninguna otra inversión prevista a medio plazo.

MUY PERSONAL

- ¿Qué persona influyó más en usted y en su carrera profesional?

- Creo que la persona que mas influyo ha sido mi tío Paco que lleva en Casintra muchos años y gracias a el yo estoy en CASINTRÁ hoy.

-¿Qué fue lo que echó más de menos en estos meses de confinamiento: su imposibilidad de practicar su pasión por los viajes o, su otra amada afición, ¿no poder ver los partidos del Real Madrid?

-La verdad es que los viajes se han recortado por razones obvias y no esperamos hasta después del verano volver a activarlos a nivel prepandemia. Respecto al Real Madrid pues esperando volver a ganar la Champions este año una vez más. ■



**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 formación de los futuros conductores, objetivo de la Autoescuela ASETRA

Con más de 10 años de experiencia y el conocimiento que supone una dirección implicada en el desarrollo del sector transporte, durante las últimas décadas en Asturias, la Autoescuela Asetra es la gran protagonista del área formativa de nuestra organización.

La autoescuela como es natural está especializada en permisos de conducir de vehículos pesados de mercancías y los conductores que la eligen para su desarrollo profesional cuentan con un perfil muy demandado en el mercado laboral actual.

La estabilidad y las infraestructuras de formación de la asociación hace posible que desde Autoescuela ASETRA se ofrezca la mayor efectividad y los mejores precios en Asturias.

OBTENCIÓN CARNETS C Y C+E

AHORA CON MATRÍCULA GRATUITA

En la Autoescuela ASETRA se pueden obtener los permisos de conducción de camión (C) y/o trailer (C+E), con matrícula gratuita.

Por 20 € se consiguen las siguientes ventajas en la obtención de los permisos C y C+E:

- Libro Teoría Específico (C y/o C+E)
- Test Específicos y de Examen para la superación de la prueba teórico
- Tutorías por e-mail y teléfono para dudas y preguntas que puedan surgir durante el periodo de preparación del examen teórico

PERMISO C *1

- Autoriza a conducir vehículos con una M.M.A. De más de 3.500 Kg.
- Requisitos: Ser mayor de 21 años y carnet B
- Pruebas a realizar:
 - Examen teórico específico
 - Examen de maniobras/pista
 - Examen de circulación (Mínimo 45 min.)

*1 [Implica la concesión del permiso C1 y la autorización BTP]

PERMISO C+E

- Autoriza a conducir conjunto de vehículos acoplados compuesto por un automóvil cuya M.M.A. exceda de 3.500 Kg. y un remolque de más de 750 Kg.
- Requisitos: Ser mayor de 21 años y carnet C
- Pruebas a realizar:
 - Examen teórico específico
 - Examen de maniobras/pista
 - Examen de circulación (Mínimo 45 min.)

CLASES PRÁCTICAS DE PISTA Y CIRCULACIÓN **AL MEJOR PRECIO**

Para la obtención de los permisos de conducción de camión (C) y/o trailer (C+E) es necesario la superación de dos pruebas de conducción, una de maniobras en circuito cerrado y otra de circulación en tráfico real.

La Autoescuela ASETRA pone a disposición de sus alumnos su personal experto y su moderna flota de vehículos a un precio excepcional e incomparable.

Cada clase de 60 min. = 60€

CLASES DE PERFECCIONAMIENTO CAMIÓN (C), TRAILER (C+E) Y TREN DE CARRETERA (C+E)

Para actualizar habilidades como conductor profesional para:

- Incorporarte a un trabajo.
- Realizar una prueba laboral de conducción.
- Preparar las pruebas prácticas de conducción de una Administración o Empresa Pública.

Clases prácticas Pista, Maniobras y Circulación.

Cada clase de 60 minutos: 60 €

¿Por qué elegir Autoescuela ASETRA?



• **Nuestros profesores están especializados en la enseñanza de vehículos pesados.**

• **Nuestros profesores tienen más de 10 años de experiencia en la formación de conductores profesionales de transporte de mercancías por carretera.**

• **Nuestro precio minimiza tu coste, compáralo.**

• **Nuestros horarios son flexibles: mañanas, tardes y fines de semana.**

• **Nuestros vehículos se adaptan a tus necesidades.**





UNA OFERTA FORMATIVA SIEMPRE ABIERTA

La oferta formativa de Asetra se encuentra siempre abierta. Se suceden los cursos en diversas disciplinas de los que damos cuenta diariamente en la página web de la Asociación. La mayoría son cursos gratuitos o bonificables para trabajadores en activo que se imparten en nuestras oficinas en Gijón, Calle Teodoro Cuesta, 1.

■ CURSO CAP FORMACIÓN CONTINUA

Duración: 35 horas

■ CURSO CAP Inicial Mercancías+obtención permiso C+E + Mercancías Peligrosas

Duración: 140 horas

■ CURSO GRATUITO ESTIBA Y SUJECCIÓN DE CARGAS

Ejecutar de forma correcta la sujeción de las mercancías de los vehículos de transporte de acuerdo a la Norma UNE 12195

Duración: 8 horas (3 horas Teóricas y 5 horas Prácticas)

■ CURSO MERCANCÍAS PELIGROSAS

(Renovación Básico y Cisternas)

Duración: 18 horas

Convocatoria de **NUEVO CURSO** para **MANEJO SEGURO DE CARRETILLA ELEVADORA**

Duración: 8 horas.

FORMACIÓN A LA CARTA

La oferta formativa de Asetra puede realizarse a la carta o **In Company** (en exclusiva para una empresa y en sus instalaciones), bajo pedido. El departamento de Formación de Asetra, analiza las necesidades de cada compañía, en relación por ejemplo, a la estiba y sujeción de cargas y diseña un curso a medida con el dimensionamiento, horarios y contenidos adecuados.

Más info: Beatriz Lobo: forma2@asetra.es



LAS BAJAS TEMPORALES DE LOS VEHÍCULOS

TENDRÁN UNA DURACIÓN MÁXIMA DE UN AÑO

El miércoles 14 de abril se publicó en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el Real Decreto 265/2021 sobre los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Entre las novedades, se establece un límite temporal de 1 año desde la fecha de solicitud de la baja temporal. Pasado ese tiempo, si el interesado no ha solicitado la pró-

roga, el vehículo volverá a estar en situación activa, generando las obligaciones administrativas y fiscales que correspondan, como el impuesto de vehículos de tracción mecánica. Tal y como ha informado la Dirección

General de Tráfico (DGT) en una nota de prensa, las prórrogas del plazo de baja temporal se podrán solicitar como máximo dos meses antes de la fecha de finalización de la baja temporal. La medida tiene como objetivo

evitar el uso abusivo de la baja temporal con el objetivo de evadir la obligación de llevar el vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT). Por otra parte, en este Real Decreto se incluye la obligación de pasar una inspección ITV a aquellos vehículos que han sido declarados siniestro total por las compañías aseguradoras y en los que, posteriormente, su titular pretenda continuar circulando con él o transferirlo a otro titular. La inspección deberá pasarse con fecha posterior a la declaración del siniestro. En el caso de que se quiera trasladar un vehículo a otro país donde vaya a ser matriculado, el titular u otra persona que acredite su propiedad, una vez comunicada la baja del vehículo por exportación o tránsito comunitario, deberá materializar la salida del vehículo de España en los siguientes tres meses desde la anotación de la baja en el registro de vehículos de la DGT. Si se superan los tres meses y existe constancia de que el vehículo continúa circulando en España, se procederá de oficio a darle nuevamente de alta en el Registro General de Vehículos de la DGT. Además, en el caso de que los vehículos a exportar tengan una antigüedad superior a cuatro años, desde

su fecha de primera matriculación, o cualquier vehículo que, tras un accidente u otra causa haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, se exigirá que, antes de ser dados de baja definitiva por traslado a otro país, superen una inspección técnica para verificar que el vehículo sigue cumpliendo los requisitos para circular por las vías públicas y no se trata de la exportación de residuos.

Otra novedad es la posibilidad de anotar de oficio la baja definitiva de los vehículos que no hayan estado asegurados o hayan superado la ITV durante los últimos diez años. La baja de oficio se anotará previa resolución motivada de la Jefatura Provincial de Tráfico y garantizará, en un momento posterior, la rehabilitación y puesta en circulación del vehículo si el titular acredita la existencia del mismo y el cumplimiento de los requisitos para obtener el permiso de circulación.

La norma también contempla la posibilidad de que los Centros Autorizados de Tratamiento, previa autorización de la DGT, cedan los vehículos al final de su vida útil dados de baja

definitiva a instituciones dedicadas a la formación, investigación en automoción o para trabajos de protección civil o simulacros.

También se podrá solicitar, cumpliendo los requisitos establecidos, la rehabilitación de los vehículos históricos que previamente hayan sido dados de baja definitiva, siempre que se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad.

Por último, para ayudar a los ciudadanos a identificar los Centros Autorizados de Tratamiento (CAT) de los talleres que no pueden descontaminar o desguazar los vehículos, exhibirán una placa que los identifica. Desde 2013, dicha placa estaba regulada prevista vía instrucción de DGT.

Pese a que la entrada en vigor de dicho RD es al día siguiente de su publicación, la Disposición transitoria segunda establece que las Administraciones públicas competentes adoptarán sus procedimientos y autorizaciones, así como los documentos de traslados a lo previsto en este RD en el plazo de un año desde su entrada en vigor. ■





BATERÍAS VS GASOLINA/GASOIL:

UNA COMPARACIÓN SISTÉMICA DE LAS NECESIDADES DE MATERIAL

La organización Transport and Environment (T&E) ha llevado a cabo un estudio en el que se comparan las necesidades de materias primas para fabricar baterías eléctricas para vehículos en la actualidad y en el futuro.

Una de las principales conclusiones del citado estudio es la probabilidad de que Europa produzca ya en 2021 el número suficiente de baterías para abastecer su propio mercado de vehículos eléctricos (VE). Asimismo, a través del estudio también se ha descubierto que con el tiempo se necesitarán menos materias primas debido a los avances tecnológicos que aumentarán en los próximos años la eficiencia de los recursos y el aumento del reciclaje.

El estudio de T&E también ha desmontado el mito que se está divulgando a través de varios medios de comunicación, según el cual los vehículos eléctricos empeorarían la calidad del aire, debido a las emisiones de partículas procedentes de fuentes distintas al escape, tales como los neumáticos o los frenos. A este respecto, el estudio expone que los vehículos

eléctricos reducen la contaminación procedente de los frenos, dado que estos utilizan su motor eléctrico para frenar, devolviendo la energía al motor (frenado regenerativo).

En lo que se refiere a la contaminación de los neumáticos, muchos informes sugieren que el cambio a los vehículos eléctricos de batería aumentará la contaminación por partículas debido a su mayor peso en comparación con los coches convencionales. Sin embargo, aún no existe un estudio exhaustivo que mida las emisiones de partículas de los neumáticos, y a menudo se olvida que los coches eléctricos están equipados en su mayoría con neumáticos especiales diseñados para hacer frente a las necesidades específicas, incluido un mayor peso, para garantizar que estos no se desgasten demasiado rápido.

Entre las principales conclusiones

del estudio, se encuentran las siguientes:

- Los vehículos eléctricos consumen mucha menos materia prima que los coches que funcionan con combustible fósil, teniéndose en cuenta el reciclaje de los materiales de las baterías y que la mayor parte del contenido metálico se recupera.

- Además, se calcula que en la próxima década los avances tecnológicos reducirán a la mitad la cantidad de litio necesaria para fabricar una batería de un vehículo eléctrico; la cantidad de cobalto necesaria se reducirá en más de tres cuartas partes; y la de níquel, en aproximadamente una quinta parte. En el año 2035, más de una quinta parte del litio y el níquel, y el 65% del cobalto, necesarios para fabricar una nueva batería, podrían proceder del reciclaje.

Finalmente, el estudio estima que es probable que a partir de 2021 Europa pueda producir el número de baterías necesario para abastecer su propio mercado de vehículos eléctricos, suficiente para satisfacer la demanda. ■



INTENTO A LA DESESPERADA:

Seopan y Acex continúan
empecinados en que
el transporte de mercancías
sea el que les saque de apuros

El sector de la conservación y explotación de infraestructuras (Acex) y el de la construcción (Seopan), han vuelto a reclamar al Gobierno que instaure un modelo de tarificación (peajes) de las infraestructuras para solucionar el déficit de inversión y conservación de las mismas.

La novedad en esta ocasión es que Acex y Seopan plantean, abiertamente y sin tapujos, repartirse el pastel de los ingresos que se generarían con las distintas administraciones a ver si estas pican el anzuelo ya que, como todos sabemos, las arcas están tiesas y el déficit público disparado gracias a la Covid-19.

Si algo hemos aprendido du-

rante esta pandemia, es que los sectores productivos dependen del transporte de mercancías por carretera para acercar sus productos a los consumidores, al tiempo que se genera riqueza y empleo para la sociedad en su conjunto. Es precisamente por este motivo, por lo que consideramos que deben de ser el Estado y las CC.AA. quienes aporten los fondos presupuestarios suficientes para garantizar la exis-

tencia de una red viaria adecuada a las necesidades del país.

Además, esta propuesta nos parece disparatada desde el momento en el que el transporte por carretera ya contribuye a las arcas del Estado con más de 11.000 millones de euros anuales procedentes del pago del impuesto especial de hidrocarburos y que sirven, no solo para pagar sobradamente por

las infraestructuras que utilizamos, sino también para hacer frente a todo tipo de gastos corrientes como, entre otros, la educación y la sanidad.

Por otro lado, estamos absolutamente convencidos de que la implantación de nuevos peajes tendría efectos negativos inmediatos en la competitividad de toda la economía española, encareciendo el precio de nuestros productos, dificultando su exportación como consecuencia de nuestra situación periférica y lastrando la producción y el consumo.

En definitiva, consideramos que ya es hora de que las carreteras sean consideradas un gasto social porque las infraestructuras viarias unen y acercan servicios fundamentales a los ciudadanos, como los centros sanitarios o educativos. Una red de carreteras bien planificada y financiada puede racionalizar

el gasto público en servicios básicos.

La propuesta de Acex y Seopan forma parte, una vez más, de una estrategia ligada exclusivamente a los intereses particulares de sectores afines al mundo de las concesiones y de la construcción de grandes infraestructuras y está encaminada a manipular tanto a la opinión pública como a la opinión publicada, pensando únicamente en su propio beneficio.

La CETM apuesta claramente por que exista una voluntad política para volver a invertir en la construcción y mantenimiento de las infraestructuras, y así se lo hemos hecho saber a los distintos gobiernos y responsables políticos a lo largo de esta última década en la que, desgraciadamente, hemos visto mermadas y casi inexistentes las partidas presupuestarias destinadas a ello. ■

“

Esta propuesta nos parece disparatada desde el momento en el que el transporte por carretera ya contribuye a las arcas del Estado con más de 11.000 millones de euros anuales procedentes del pago del impuesto especial de hidrocarburos”.

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



LA CETM DENUNCIA EL ACOSO QUE SUFRE EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA EN NAVARRA

Ha salido a la luz que el departamento de Cohesión Territorial de Navarra estudia prohibir la circulación de camiones durante los fines de semana en la N-121-A.

Lamentablemente, esta noticia no coge de sorpresa a la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), puesto que se trata de otra acción más de la que parece ser la estrategia del Gobierno navarro: criminalizar al sector del transporte de mercancías por carretera.

A pesar de que la labor de las empresas de transporte es imprescindible e insustituible, tal y como

se ha demostrado durante la pandemia del Covid-19, los Ayuntamientos navarros siguen ejerciendo presión para entorpecer el transporte y, a los peajes exclusivos para camiones, se sumaría ahora la prohibición del tráfico pesado los fines de semana, una medida que obligaría a los conductores a circular por la AP-15 y realizar kilómetros extra para llevar a cabo las entregas, lo que supondría un importante incremento de los costes y una pérdida innecesaria de tiempo.

A pesar de que la sociedad parece haber entendido que gracias al transporte se mantiene el funcionamiento de la cadena de suministro y se ha evitado el desabastecimiento en un momento tan decisivo como el que estamos viviendo, las Administraciones navarras continúan con su campaña de acoso y derribo al transporte de mercancías por carretera, culpándole de la siniestralidad en sus carreteras, aunque los datos evidencian lo contrario.

La CETM pide que, de una vez por todas, acabe esta persecución al sector, puesto que la aprobación de los peajes o la prohibición de los vehículos pesados no solo perjudicará a nuestras empresas, sino que repercutirá en el conjunto de la economía y sociedad navarra.

La Confederación exige que se busquen otras soluciones que no pasen por discriminar al transporte y aboga por el diálogo con las organizaciones del sector para evitar que una medida tan injusta como la que se plantea pueda acabar con la paciencia del transporte y derive en movilizaciones de protesta. ■



MANUAL SOBRE LOS NUEVOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha presentado este martes junto a la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) el manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas y travesías que entrarán en vigor el próximo 11 de mayo.

La modificación del Reglamento de Circulación en el que se recogen los límites de velocidad en las ciudades se aprobó el pasado 10 de noviembre en Consejo de Ministros y se estableció un plazo de 6 meses desde la publicación del Real Decreto en el BOE para su entrada en vigor. En consecuencia, desde el próximo 11 de mayo, el límite de velocidad en vías urbanas será de:

- 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- 30 km/h en vías de único carril por sentido de circulación.
- 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

El manual de la DGT incluye ejemplos concretos sobre esta nueva medida y puede descargarse a través del siguiente enlace: <https://drive.google.com/drive/folders/1sxiA2KYq3p-qKSPcl0ghfv8EEUpHXUnmA?usp=s-haring> ■

ASTUR CAMIÓN

RECAMBIOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES

Polígono Proni - Calle I, nave 10-12
33199 Meres - Siero - Principado de Asturias
T. 985 79 32 45 - 985 79 40 22

679 44 11 80 Siguenos en

info@asturcamion.com www.asturcamion.com

Distribuidor exclusivo para Asturias de:



PLAN NACIONAL INTEGRADO DE ENERGÍA Y CLIMA 2021-2030

El pasado día 31 de Marzo ha sido publicada en el BOE la versión final del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030.

El PNIEC 2021-2030 tiene como objetivo avanzar en la descarbonización, sentando unas bases firmes para consolidar una trayectoria de neutralidad climática de la economía y la sociedad en el horizonte 2050.

El PNIEC de España identifica los retos y oportunidades a lo largo de las cinco dimensiones de la Unión de la Energía:

- la descarbonización, incluidas las energías renovables;
- la eficiencia energética;
- la seguridad energética;
- el mercado interior de la energía

- la investigación, innovación y competitividad.

Integrante del Marco energía y clima, junto con la futura Ley de cambio climático y transición energética (en tramitación parlamentaria) y la Estrategia de descarbonización a largo plazo, como sabes el PNIEC se diseña partiendo del objetivo base de convertir España en un país neutro en carbono a 2050, introduciendo los siguientes objetivos específicos a 2030:

- 23% de **reducción de emisiones de gases de efecto invernadero** (GEI) respecto a 1991 (emisiones de 221,8 Mt CO₂eq en ese horizonte).

*Transporte sostenible: promover un cambio de modelo en el siste-

ma de transporte.

- Desarrollo de biocarburantes avanzados obtenidos de manera sostenible a partir de materias primas renovables.
- Producción de hidrógeno verde.
- Baterías para movilidad y estacionarias
- 42% de renovables sobre el uso final de la energía.
- 39,5% de mejora de la eficiencia energética (previsión de consumo de energía primaria de 98,5 Mtep en 2030).
- 74% de energía renovable en la

generación eléctrica (sobre una previsión de potencia instalada de 161 GW).

- Adicionalmente, se prevé la reducción de la dependencia energética desde el 73% de 2017 al 61% en 2030.

En materia de transporte:

A partir de 2023 se generaliza a todas las ciudades de más de **50.000 habitantes la delimitación de zonas de bajas emisiones con acceso limitado a los vehículos más emisores y contaminantes**, medidas en las que serán claves las administraciones autonómicas y locales. (pag.135) Asimismo, se promoverá la regulación de la ocupación del suelo público con criterios de movilidad sostenible, las restricciones de tráfico en momentos de mayor contaminación, el impulso del vehículo compartido, la regulación del aparcamiento, promoción del uso de la bicicleta, la mejora y promoción del transporte público, etc. Se estima una inversión pública de 3.140 M€ en el período de diez años del Plan.

A más largo plazo, se adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa europea, para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los vehículos históricos, no destinados a usos no comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que no más tarde de 2040 sean vehículos con emisiones de 0gCO₂/km. A tal efecto, se trabajará con el sector de la automoción y se pondrán en marcha medidas que faciliten el desarrollo y la penetración de estos vehículos, lo que incluirá acciones de apoyo a la I+D+i.

Renovación del parque automovilístico: (página 140):

Esta medida se dirige al público en general y las empresas con flotas de vehículos para adquisiciones de vehículos más eficientes.

El Ministerio de Hacienda, analizará la conveniencia de una reforma del actual IVTM, que grava la titularidad de los vehículos aptos para circular, atendiendo al tipo de motor o tipo de carburante.

Se considera necesario reorientar la ponderación de las tasas actuales con criterios basados en la emisión de contaminantes, lo que podría hacerse sobre la base de la Norma Euro o de la etiqueta medioambiental de la Dirección General de Tráfico, penalizando así a los vehículos más antiguos, generadores de más emisiones contaminantes, pero también de mayor consumo y por tanto emisiones de CO₂.

El Ministerio de Hacienda analizará una reforma fiscal verde del sector del automóvil, para que las decisiones de compra del consumidor se orienten hacia vehículos de menores emisiones contaminantes y menores emisiones de GEI.

Necesidades financieras y apoyo público: La inversión total asociada, por parte de particulares y empresas, se estima en **76.680 M€45 para el periodo 2021-2030**.

Otra fuerza motriz impulsora de la **descarbonización del sector será la presencia de renovables en la movilidad-transporte que alcanza en 2030 el 28% por medio de la electrificación** (5 millones de vehículos eléctricos en ese año) y el uso de biocarburantes avanzados.

Impulso del vehículo eléctrico:

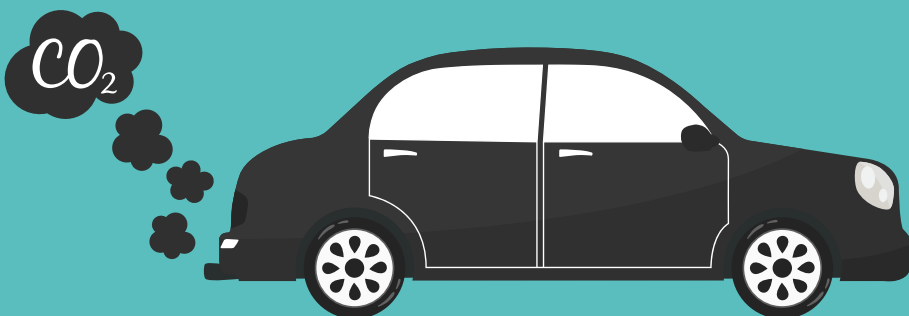
El objetivo de esta medida es reducir el consumo de energía del parque automovilístico, que se hará principalmente con vehículos eléctricos (entendiendo por vehículo eléctrico tanto los vehículos con baterías como los de hidrógeno con pila de combustible), posibilitando una mayor penetración de energías renovables en el sector transporte.

Esta medida se dirige al público en general y empresas con flotas de vehículos.

Las actuaciones elegibles en la medida comprenden: La adquisición de nuevos vehículos eléctricos y el despliegue de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos.

El Ministerio de Hacienda analizará la conveniencia y viabilidad de una reforma fiscal en el sector del automóvil, dirigida a internalizar las externalidades ambientales de los combustibles fósiles, en la que se podría considerar entre otros la reforma del Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT) o impuesto de matriculación para actualizar los umbrales de emisiones de CO₂ a partir de los cuales se abona el impuesto u otros impuestos a la compra o el uso del vehículo. La reforma permitiría adelantar la paridad de precio entre vehículos térmicos y vehículos eléctricos, lo que contribuiría a acelerar la penetración de estos últimos por encima de las exigencias del nuevo Reglamento de emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas ligeras, orientando al ciudadano hacia la compra de vehículos de cero emisiones.

Necesidades financieras y apoyo público La inversión total asociada a la penetración del vehículo eléctrico será del orden **132.403 M€**. El apoyo económico público estimado para el desarrollo de esta medida en el periodo 2021-2025, suponiendo una línea de ayudas de 200 M€/año en el periodo 2021-2025 (con fondos de los Presupuestos Generales del Estado y de las CCAA), asciende a 1.000 M€. En el periodo 2025-2030 se estima que se habrá alcanzado la paridad de precio y no será necesario apoyo público. ■



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:



**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.toldos-gijon.com

LONAS HOMOLOGADAS SEGÚN NORMATIVA XL



REPARACIONES



REMASAL
REPARACIONES MECÁNICAS AVILÉS S.L.

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 diagnóstico 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:



**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



ASISTENCIA MECÁNICA INTEGRAL, S.L.
TALLER MULTIMARCA

C/Alejandro Goicoechea Oriol

Nº 44 - 33211 Gijón

Tel.: 985311011 · Fax: 985311009

E-mail: asmeca@asmeca.com



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.



Anúnciate
en esta
REVISTA

DESDE

150 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

tallerdeinyeccionespiritasant@gmail.com 33010- Oviedo

RECAMBIOS Y ACCESORIOS

EUROMASTER Mantenimiento del vehículo **FANJUL** NEUMÁTICOS

**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 SL

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

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

www.recambiosmeres.es

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

SERVICIOS EMPRESARIALES

ASCOR CORREDURÍA DE SEGUROS, S.A.

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

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

La Merced 22, Entresuelo A
33201 GIJÓN
T. 985 35 32 24
F. 985 34 85 08
gijon@ascorsegueros.com

www.ascorsegueros.com

VEHÍCULOS

VEHINSA www.vehinsa.com

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

MAN TGX INDIVIDUAL LION S: AUTENTICO RUGIDO DE LEÓN



El nuevo MAN TGX INDIVIDUAL LION S. Simply my truck.

Aquellos que dan lo mejor de sí mismos cada día también merecen las mejores herramientas de trabajo * Sube a bordo del MAN TGX INDIVIDUAL LION S y disfruta de un increíble diseño unido a una comodidad de conducción suprema. El exterior exclusivo con molduras de carbono y detalles en rojo atrae todas las miradas en la carretera, mientras que el interior proporciona un ambiente relajado y agradable gracias a la cabina más grande de MAN, el paquete de Confort del conductor y una variedad de elementos muy elegantes. Y si aún quieres más, solo tienes que pedirlo. MAN TGX INDIVIDUAL LION S es el nuevo rey de la carretera. #SimplyMyTruck

* Nuevo MAN TGX: "Truck of the Year 2021"

