



SEPTIEMBRE#22

# TRANSPORTE

## de ASTURIAS



LA REVISTA DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ASTURIAS



Asturias, Otoño 2021

*Alertas e  
Incertidumbres*

Aprobación de la **Ley**  
**contra la morosidad en el**  
**Transporte** por Carretera

NEW GENERATION DAF

# XG+

10%\* AHORRO DE  
COMBUSTIBLE  
+  
MÁXIMA SEGURIDAD  
+  
LA PERFECTA  
COMBINACIÓN DEL  
CONFORT, EL  
ESPACIO Y EL LUJO



## Start the Future

La Nueva Generación XG+ ofrece un impresionante nivel de confort con un enorme espacio para trabajar, relajarse y descansar.

Además, ofrece unos niveles únicos de eficiencia de combustible y seguridad. El XG+, el nuevo buque insignia, supera a cualquier camión del mercado.

[WWW.STARTTHEFUTURE.COM](http://WWW.STARTTHEFUTURE.COM)

\*Dependiendo de las condiciones del tráfico de la carretera, la carga y el tipo de vehículo.

SERVICIO OFICIAL:



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



OVIDIO DE LA  
ROZA BRAGA

Presidente de  
ASETRA y CETM

## EDITORIAL

# A las puertas de un nuevo Encuentro Intermodal, con muchas más incertidumbres de las esperadas

**E**ncaramos el último tramo del año 2021 con muchas más incertidumbres de las que esperábamos, incluso después de haber superado una de las crisis más duras a las que haya tenido que enfrentarse nuestra sociedad en el último siglo. Gracias a profesionales, nunca mejor dicho, como la copa de un pino, en ámbitos tan diferentes como la sanidad, la distribución y el comercio, las telecomunicaciones, y, por supuesto, el transporte se consiguieron solventar momentos de gran tensión e incertidumbres de la mejor forma posible en beneficio de millones de ciudadanos.

Sin embargo, estos esfuerzos, titánicos en la mayoría de las ocasiones, que pusieron de manifiesto la importancia de sectores habitualmente maltratados y de miles de profesionales sin los que un país, claramente no puede salir a flote, aunque no salgan a diario en los periódicos ni reciban el suficiente reconocimiento social o económico, parece que no han servido para nada.

Da auténtica pena, por no decir coraje y otras expresiones mucho peor malsonantes, darnos cuenta de que para los dirigentes políticos, partidos y responsables de administraciones, seguimos sin pintar nada.

A día de hoy, es inexplicable, por ejemplo, que desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se siga sin recibir a los representantes de nuestro sector ni atender ninguna de nuestras reivindicaciones, perdidos nuestros dirigentes en una esfera de marke-

ting vacío y propaganda que no lleva a ninguna parte, mientras atisbamos ya demasiados nubarrones económicos en el horizonte y los porcentajes de crecimiento comienzan a estar muy por debajo de lo esperado.

La inflación por el contrario sigue subiendo, como lo hacen los precios de los carburantes, el gas, la energía o los mismos bienes de consumo.

Todo ello se está convirtiendo en una seria amenaza para sectores como el nuestro, que normalmente suele ser termómetro y detectar los principios de las burbujas y las recesiones económicas.

La carencia de conductores que muchas de nuestras empresas comienzan a detectar, aunque aún no se llegue a niveles como el británico, es un reflejo de ello, de la falta de ilusión y de confianza en el futuro.

En el interior de la revista hablamos más ampliamente de ello, pero está claro, que este sector (como otros muchos, quizás no de forma tan urgente), necesita planes de formación dual realmente eficaces y creíbles, y hacerse atractivo para los más jóvenes. Un país necesita contar con trabajadores cualificados, aunque no sean necesariamente licenciados universitarios ni hombres y mujeres de despacho, por que la economía real los requiere, y si no, véase lo que está ocurriendo en Reino Unido.

No podemos prescindir de esos trabajadores y los más jóvenes tienen que sentirse motivados para labrarse un futuro en nuestras em-

presas, y no solo es un problema de dinero.

Es curioso, además, y me parece especialmente interesante reflexionar sobre esto que mientras se habla de la definitiva incorporación de la mujer a todos los sectores y trabajos, el sector transporte pese a estar absolutamente abierto a ello no acabe de resultar una opción para ellas.

Los motivos que se barajan para justificar la fuga de los jóvenes a otros sectores, nos dan razones para entenderlo. La dificultad de conciliar trabajo y vida familiar es total cuando la normativa define horarios impracticables que obligan a permanecer fuera durante jornadas y no se ha conseguido prohibir por ley la actividad de carga y descarga, labor que discrimina de plano a la mujer para el ejercicio de la profesión por muy grande que sea su maestría al volante y su profesionalidad como conductora.

Son muchas, por tanto, las amenazas que se ciernen sobre nuestro sector frente al autismo de gran parte de nuestros responsables políticos y una vez más le toca al sector reflexionar y fijar posiciones. Confío ciegamente en que podamos hacerlo el próximo mes de noviembre de nuevo en Gijón, coincidiendo con la celebración de un nuevo ENCUENTRO INTERMODAL. Las dificultades para llevarlo a cabo son muchas y de muy diferente índole, pero desde Asetra y CETM estamos apostando por recuperar un encuentro de carácter presencial, por fin, para hacer una certera radiografía del sector, manifestar públicamente nuestros criterios y obrar en consecuencia. ■



# ¿Hacen falta conductores?

La escasez de conductores está provocando el caos en Gran Bretaña. La situación se reproduce en mayor o menor medida en toda Europa, lo que ha despertado por vez primera el interés de los medios de comunicación en un asunto que preocupa y mucho, desde hace tiempo a las patronales del sector, con CETM y Asetra a la cabeza.

**L**a escasez de conductores es un problema que se vive a nivel mundial y se ha acrecentado actualmente, una vez que se han dejado atrás los momentos más difíciles de la pandemia y que la recuperación económica se va encauzando.

Una encuesta reciente de la Organización Internacional del Transporte (IRU) revela que la falta de formación es una de las principales causas y, por ello, es necesario que se invierta más en la enseñanza de nuevos profesionales, financiando y haciendo más accesible la obtención de los permisos que se requieren para conducir un vehículo pesado.

En España, se necesitarán más de quince mil conductores para garantizar el abastecimiento en los próximos cinco años, ya que la falta de personal amenaza al sector logístico, que teme el desabastecimiento de tiendas y superficies comerciales.

Como explicaba nuestro presidente, Ovidio de la Roza, recientemente al diario digital La Voz de Asturias, la falta de profesionales es un asunto que "afecta a toda Europa, no solo a España, y

que preocupa cada vez más. No todas las comunidades son iguales. Existen diferencias importantes por comunidades autónomas y del tipo de transporte. Las plazas más difíciles de cubrir son las del transporte internacional. Además, la edad media de los profesionales supera los 50 años y no hay relevo generacional".

En general, todo parece indicar, continuaba explicando de la Roza que "los jóvenes no ven atractiva la profesión debido a las dificultades para conciliar la vida familiar y laboral. Hay empresas receptoras, que obligan a cargar y descargar a los conductores y esa es una tarea que no les corresponde. Muchas veces, también tienen tiempos de espera largos. El gran problema son esas condiciones de trabajo más que el trabajo de conductor en sí".

## ¿Por qué no hay más profesionales?

En resumen, hay varios motivos, entre los que se encuentran la falta de competencias técnicas o laborales; el carácter poco atractivo de la profesión de conductor profesional, sobre todo cuando se trata de las rutas nacionales e internacionales, que requieren pasar muchos días e incluso sema-

nas fuera de casa, tener largas esperas y dormir en el camión. Es una profesión muy dura y no carente de peligro.

Por ello, otro de los aspectos que contribuirían al descenso de esta escasez es la prohibición de la carga y la descarga, una de las reclamaciones históricas de la CETM, puesto que mejoraría las condiciones de trabajo y haría más atractiva la profesión, especialmente por las mujeres.

“El sector es vital para el abastecimiento de la población y el funcionamiento de la economía. Si la escasez de conductores sigue acrecentándose, las consecuencias podrían ser demoledoras”, como bien advierten desde la Confederación Española de Transporte de Mercancías, “esperemos que cuando el resto de los agentes implicados se dé cuenta, no sea demasiado tarde”.

Sobre alusiones a que los bajos salarios del sector, en general, podrían ser uno de los motivos, desde Asetra, también hemos querido dejarlo muy claro en los medios.

“Este es un sector en el que existe una gran competencia y márgenes muy estrechos, a la vez que los costes de combustible, dietas y demás no dejan de subir para nuestros empresarios. Tal vez no tenga los beneficios que debería, pero hay que recordar que pese a ello en Asturias tenemos el convenio colectivo más alto de España, y salarios más elevados que en las comunidades vecinas, donde hay, sin embargo, mucha más demanda de empleo”. ■

## La escasez de camioneros ya causa problemas en el transporte de mercancías en Asturias

La edad media de los profesionales supera ampliamente los 50 años y los jóvenes no ven atractivo el trabajo



Varios camiones repostan en una gasolinera. / SIMAL



NOELIA A. ERAUSQUIN

Lunes, 20 septiembre 2021, 21:22

20 f t ...

Europa necesita más camioneros. Lo saben bien en Reino Unido, donde la escasez de estos profesionales ha provocado el colapso de la cadena de suministro. Pero el problema también se da en el resto del viejo continente. Alemania, de hecho, busca conductores en España, pero aquí no abundan. Se calcula que en el país faltan alrededor de 15.000. El problema en Asturias también se deja notar, con toda la cadena de suministro tensionada, según reconocen fuentes empresariales, aunque el impacto es menor que en otras comunidades al contar con uno de los mejores convenios del país. La cuestión es que con frecuencia se incumple, denuncian desde UGT y CC OO, pero incluso con las condiciones pactadas falta relevo generacional.

«La gente joven no ve la profesión atractiva», reconoce el presidente de la Asociación de Empresarios del Transporte de Asturias (Asetra), Ovidio de la Roza, sobre todo, cuando se trata de las rutas nacionales e internacionales, que requieren pasar muchos días e incluso semanas fuera de casa, tener largas esperas y dormir en el camión. «No tenemos el problema de Reino Unido, pero estamos cerca de no poder atender la demanda, es preocupante», advierte.

### Las cifras

3.000

asturianos trabajan como camioneros, mientras que otros 3.000 lo hacen en el transporte de viajeros

15.000

camioneros hacen falta en España, una cifra que irá al alza en los próximos años

La Voz de Asturias

ASTURIAS

### Se buscan camioneros en Asturias: la patronal alerta de la falta de profesionales



LUIS FERNÁNDEZ  
REDACCIÓN



Un camión pasa el puesto fronterizo de Somport (Huesca) entre España y Francia tras el cierre de fronteras acordado por el Gobierno  
Verónica Lacasa EUROPA PRESS

Asetra explica que la media de edad de los trabajadores supera los 50 años y que no hay relevo generacional



**José Enrique Palacio Torre,** comenzó a trabajar en el sector del transporte de mercancías, apenas cumplidos los 21 años. Primero, con el camión de su padre, después como repartidor de leche Lagisa en Gijón y luego con la cooperativa de piensos.

**Entrevista con José Enrique Palacio Torre. Empresario Autónomo. Expresidente de Asturcoop y miembro de la Junta directiva de Asetra**

## “Para que el transporte se recupere en Asturias hay que apostar por la industria e invertir en obra pública”

**D**esde 1997, está integrado en la cooperativa Asturcoop como autónomo, entidad de la que fue presidente durante 3 años y vicepresidente durante los 12 anteriores.

En la actualidad, con 52 años cumplidos, forma parte también de la Junta Directiva de Asetra.

**- ¿Cómo ha evolucionado su actividad, durante los primeros meses de 2021? Será posible recuperar los resultados de 2019?**

- Creo sinceramente que sí. Los meses que han transcurrido del 2021 por supuesto son mucho mejores que los del año anterior, y quizás sí que podamos acabar en los niveles del 2019. Hay

trabajo. En Asturcoop por ejemplo, algunos días hay hasta falta de camiones. Parece que se está recuperando poco a poco la obra pública y, sobre todo, la actividad de Arcelor. Todo se nota. Hay mucho más trabajo, lo que no quiere decir que haya mucho más dinero.

**- ¿Cuales han sido los principales problemas a los que ha tenido que hacer frente su empresa durante los últimos meses?**

-La falta de continuidad y de estabilidad. Es cierto que hay puntas de trabajo, pero también valles, y todo ello en muy corto espacio de tiempo.

Esta situación dificulta la programación en las empresas y a muchas no les permite atreverse a crecer por miedo al riesgo. Para consolidar el

crecimiento es necesario que se consolide toda la actividad.

**- Se dice mucho estos días que el sector no encuentra trabajadores en Asturias. Desde su experiencia, hace tiempo como presidente de la cooperativa, ¿a qué cree que es debido?**

-Es una realidad algo contradictoria, pero en general pienso que como los precios del transporte no llegan a subir, por la gran competencia existente, las condiciones económicas pueden repercutir en toda la cadena.

Pero también es verdad que la sociedad ha ido cambiando. Hay, en general, menos capacidad de sacrificio por parte de los más jóvenes.

A la vez, los tiempos de espera y la normativa son terribles. Es casi imposible programar la actividad de una empresa y a la vez ajustar los horarios de los conductores, sobre todo en España.

Eso repercute también en la productividad. Los conductores tienen que estar parados, sin trabajar, pero a la vez esas horas cuentan como horario y les obliga a permanecer fuera de casa más de lo necesario. No siempre es fácil compaginarlo con la vida familiar.

Todo eso va alejando a la gente del sector. En la cooperativa lo estamos constatando. Apenas hay relevo generacional. No llega gente joven a trabajar.

Hablan de que los salarios no son altos, y sin embargo, tenemos el convenio colectivo más alto de todas las comunidades del Norte de España. El menos favorables para las empresas. De hecho, algunas se están marchando a las vecinas como Cantabria.

**-¿Cree que la economía asturiana y el sector se recuperarán a lo largo de este año?**

-Dependerá de muchos factores, sobre todo de la evolución del sector industrial, siempre en función de Arcelor.

Durante los últimos años se ha notado muchísimo la crisis en Duro Felguera, que repercutió en el transporte de bienes de equipo, montaje de plantas, etc.

La obra pública dependerá también de cómo evolucione. Sería necesario mayor volumen de licitación del actual, sobre todo trabajos en carreteras.

A todo esto, en Asturias se suma el fin del transporte de carbón, que seguimos por supuesto acusando. Aunque hemos tratado de diversificar, estamos sufriendo aún las secuelas del cierre de las térmicas. Teníamos una flota con un grado de vehículos muy especializados en este tipo de transporte y no es fácil reacondicionarlos al cesar la actividad. Ni para empresarios ni trabajadores es sencillo tampoco reciclarse.

**-¿Qué medidas propondría para acelerar la recuperación?**

-Lo primero reforzar la inversión en obra pública y en carreteras, lo que nos da dos ventajas, una, mejoras evidentes a la hora de recorrerlas y la otra, por la gran actividad directa e indirecta que generan.

En Asturias también hay que apoyar una industria que sufre los elevadísimos costes de la energía eléctrica y que no solo denuncia la industria electrointensiva, sino decenas de empresas intermedias. Hasta los talleres se quejan.

Que el precio de la electricidad iba a subir al cerrar las térmicas ya lo sabíamos de sobra los que andábamos al carbón. Parece mentiría que no todo el mundo así lo entendiera.

**-¿En los próximos meses cree que las empresas del transporte apostarán más por mejorar su digitalización, renovación de vehículos, ahorro energético o mejoras medioambientales?**

-Las condiciones del mercado son las que te llevan a tener vehículos más actualizados, eso es impecable. Hay que hacerlo.

Otra cosa es la digitalización en las empresas. Todos estamos de acuerdo en que son necesarios CMRs y aplicaciones para la gestión interna, para mejorar los procesos de facturación, hacer trámites con la Administración, pero va más lento. Es necesario? Por supuesto. Es el futuro y también tenemos que saber evolucionar en ese ámbito. ■





# Aprobación de la ley contra la morosidad en el transporte por carretera

---

Al concluirse la tramitación parlamentaria de la Ley por la que se procede a la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera; próximamente se procederá a su publicación en el Boletín Oficial del Estado, entrando la misma en vigor al día siguiente de que se produzca dicha publicación.

**L**a modificación llevada a cabo, pretende penalizar, mediante la imposición de sanciones, a todas aquellas empresas que incumplan los plazos de pago en el transporte de mercancías por carretera, establecidos en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad, es decir serán sancionables aquellos supuestos en los cuales se pague el precio del transporte a más de sesenta días, al

margen de que no se hubiera pactado un plazo de pago por las partes y operase el plazo legal de treinta días, o se incumpla el plazo eventualmente pactado por las partes dentro de dicho límite, en estos últimos supuestos el incumplimiento de los plazos producirá las consecuencias contractual y legalmente establecidas, pero no se incurrirá en una infracción administrativa; en definitiva será considerada infracción administrativa, y por tanto lleva aparejada la imposición de la correspon-



**Se considera infracción muy grave de la normativa de transporte, el incumplimiento del plazo de sesenta días de pago del precio del transporte”.**

diente sanción, el **incumplimiento del límite máximo legal de pago no dispositivo previsto en el artículo 4 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, el cual se establece en sesenta días naturales, desde la fecha de recepción de las mercancías o de la prestación de los servicios.**

En cuanto al régimen sancionador impuesto para el incumplimiento del plazo de pago anteriormente referido, queda configurado en la LOTT, del modo siguiente:

- Se considera infracción muy grave de la normativa de transporte, el incumplimiento del plazo de sesenta días de pago del precio del transporte, cuando el obligado al pago no sea un consumidor y el precio del transporte sea superior a 3.000,00 €.

Las sanciones aplicables a esta infracción quedan reguladas del modo siguiente:

- ▶ Se sancionará con multa de 1.001,00 € a 2.000,00 €, la infracción descrita, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 3.001,00 € y 4.000,00 €.
- ▶ Se sancionará con multa de 2.001,00 € a 4.000,00 €, la infracción descrita, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 4.001,00 € y 6.000,00 €.
- ▶ Se sancionará con multa de 4.001,00 € a 6.000,00 €, la infracción descrita, cuando el precio del transporte sea superior a 6.000,00 €.
- ▶ Además se añade que dichas sanciones pueden ascender a 30.000,00 €, cuando se considere que la conducta

afecta significativamente a la capacidad y a la solvencia económica del acreedor o se haya superado en más de 120 días el plazo máximo de pago previsto.

- Se considera infracción grave de la normativa de transporte, el incumplimiento del plazo de sesenta días de pago del precio del transporte, cuando el obligado al pago no sea un consumidor y el precio del transporte sea igual o inferior a 3.000,00 €.

Las sanciones aplicables a esta infracción quedan reguladas del modo siguiente:

- ▶ Se sancionará con multa de 401,00 € a 600,00 €, la infracción descrita, cuando el precio del transporte sea inferior a 1.000,00 €.
- ▶ Se sancionará con multa de 601,00 € a 800,00 €, la infracción descrita, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 1.001,00 € y 1.500,00 €.
- ▶ Se sancionará con multa de 801,00 € a 1.000,00 €, la infracción descrita, cuando el precio del transporte esté comprendido entre 1.501,00 € y 3.000,00 €.

Se prevé asimismo que la administración pública competente para la imposición de las sanciones publicara de forma periódica las resoluciones sancionadoras impuestas por infracciones previstas en el apartado 40 del artículo 140 que hayan adquirido firmeza en vía administrativa, o en caso de haberse interpuesto recurso contencioso-administrativo, en vía judicial. En el caso de las sanciones que imponga la Administración General del Estado, esta publicidad se dará por medio de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

En la nueva normativa se incluye también, en la Disposición Adicional Segunda la obligación del Gobierno de realizar un estudio de la situación del mercado de transporte de mercancías efectuado en vehículos de menos de dos toneladas de masa máxima autorizada y su impacto sobre el empleo y la actividad derivado de la entrada de nuevos operadores no especializados, en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley, y que deberá presentarse en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados, con el fin de detectar, en su caso, situaciones de competencia asimétrica entre los distintos operadores que efectúan transporte de mercancías por carretera. ■

# DESTACADO



## Nueva normativa sobre la antigüedad de los vehículos de transporte público regular de uso especial de escolares por carretera

EXCEPCIONALMENTE PARA LOS CURSOS ESCOLARES  
2021-2022 Y 2022-2023

**E**n la nueva normativa que modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera y que próximamente se publicará en el Boletín Oficial del Estado, para su entrada en vigor, se recoge en su Disposición Adicional Primera que excepcionalmente, durante los cursos escolares 2021-2022 y 2022-2023, los transportes públicos regulares de uso especial de escolares por carretera incluidos en la letra a) del artículo 1 del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, es decir, afecta por tanto, a los transportes públicos regulares de uso especial de escolares por carretera, cuando al menos la tercera parte, o más, de los alumnos transportados tuviera una edad inferior a dieciséis años en el momento en que comenzó el correspondiente curso escolar, podrán prestarse con vehículos con una antigüedad superior a diez años e inferior a dieciocho años al inicio del curso escolar para la Península, y veinte años en el caso de las Comunidades Au-

tónomas de Canarias e Islas Baleares, y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, computados desde su primera matriculación.

Para que se pueda prestar el servicio por parte de dichos vehículos, el solicitante deberá acreditar que el vehículo se venía dedicando con anterioridad, a la realización de esta misma clase de transporte, o bien presente el certificado de desguace de otro vehículo que en el corriente curso escolar o en el anterior hubiese estado adscrito a una autorización de transporte regular de uso especial de escolares, y siempre que se haya pasado de forma satisfactoria una inspección técnica en los términos previstos en el artículo 6 del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores.

A los efectos del cómputo de la antigüedad, se considerará el día 1 de septiembre como fecha de inicio del transporte escolar. ■

# Modificación del régimen de realización de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor

**S**e ha concluido la tramitación parlamentaria de la Ley por la que se procede a la modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera; próximamente se procederá a su publicación en el Boletín Oficial del Estado, entrando la misma en vigor al día siguiente de que se produzca dicha publicación.

Dentro de dicha norma se incorpora la modificación de la LOTT en relación con el régimen sancionador relativo a los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor; en concreto se incorporan como infracciones muy graves de la normativa de transportes, la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

- 39.1 Inicio de un servicio en un ámbito territorial distinto de aquel en que resulte obligatorio hacerlo o el incumplimiento de las limitaciones que definen la prestación habitual del servicio en el territorio en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan, en los supuestos en que este régimen resulte de aplicación.
- 39.2 Inicio de un servicio sin que el titular de la autorización haya comunicado, por vía electrónica, los datos relativos a este exigidos por la legislación vigente al registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor de la Dirección General de Transporte Terrestre.
- 39.3 La circulación para búsqueda, recogida o propiciar la captación de clientes que no hayan contratado ni solicitado previamente el servicio en el tiempo previsto para la pre-contratación del servicio.
- 39.4 El incumplimiento de las condiciones legal o reglamentariamente establecidas en relación con el itinerario del servicio, los horarios y calendarios de prestación del servicio y las caracte-

terísticas técnicas o la adecuada señalización del vehículo.

- 39.5 Inicio de un servicio y la recogida de clientes por parte del titular de la autorización sin que los clientes hayan efectuado la pre-contratación del servicio. A estos efectos se entenderá pre-contratación como el establecimiento de un intervalo de tiempo mínimo entre la contratación o la designación del vehículo y la prestación del servicio.
- 39.6 La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados o la circulación, sin llevar a bordo del vehículo la documentación exigible y la hoja de ruta del servicio, o el incumplimiento de la puesta a disposición de la hoja de ruta a los servicios de inspección del transporte terrestre de conformidad con la normativa vigente.

Las infracciones antes descritas, se sancionarán con multa de 1.001 a 2.000 euros; no obstante, las mismas infracciones, se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros, cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta Ley en los 12 meses anteriores.

Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los puntos 39.1, 39.2 o 39.3, procederá la inmovilización del vehículo hasta que se produzca el pago de la correspondiente sanción pecuniaria.

La imposición de tres sanciones en el periodo de dos años, mediante resolución firme en vía administrativa, por la comisión de las infracciones tipificadas en el artículo 140.39, contado desde la imposición de la primera de ellas, en servicios realizados al amparo de una misma autorización de arrendamiento de vehículos con conductor, podrá dar lugar a la revocación de esta.

Se añade asimismo en la Disposición transitoria única, que la infracción prevista en el artículo 140.39.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, no resultará de aplicación hasta la efectiva puesta en funcionamiento del registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor de la Dirección General de Transporte Terrestre. Hasta entonces, se mantendrá en vigor la infracción contenida en el artículo 141.18 y su correspondiente sanción con multa de 401 a 600 euros, prevista en el artículo 143.1.d) de la Ley 16/1987. ■



# Exenciones a la prohibición de circulación para los camiones en la AP-7

Tras las manifestaciones por parte de la Confederación Empresarial de Transportes por Carretera de Cataluña, CETCAT y la CETM para pedir la suspensión cautelarísima de la prohibición de circulación a los camiones por la AP-7 los domingos del mes de septiembre, el Servicio Catalán de Tráfico ha enviado una nota en la que aclara que la prohibición de circulación para los camiones en la AP-7 los domingos de 17:00 a 22:00 horas no afecta a ningún otro punto de la Resolución INT/332/2021, de 8 de febrero.

**D**e esta manera explican que lo dispuesto en el punto 2.1.1.1, que dispone que los vehículos de transporte de mercancías en general que cumplan los requisitos establecidos en el Anexo E están exentos de las restricciones, no se modifica. Por tanto, las exenciones contempladas en dicho anexo se aplican a la restricción de la AP-7 y podrán circular con normalidad.

A continuación, reproducimos la parte del

Anexo E que recoge dichas exenciones:

“Anexo E

Exenciones a las restricciones a la circulación de vehículos o conjuntos de vehículos dedicados al transporte de mercancías en general.

Están exentos de restricción, por razón del calendario, con carácter permanente, incluyendo la vuelta de vacío, los vehículos que transporten las mercancías siguientes:

**1. Los vehículos destinados al transporte de:**

- a) Ganado vivo.
- b) Basura provenientes de la recogida municipal; sólo la fracción restos (o rechazo) y orgánica (no se incluyen el vidrio, los envases ni el cartón).
- c) Leche cruda.
- d) Alimentación animal (piensos y forrajes) para granjas en producción.
- e) Vehículos destinados a operaciones de retransmisión o enlace en telecomunicaciones para cadenas de televisión, radio, satélite o similares.

**2. Los vehículos destinados exclusivamente al transporte de cargas de:**

- a) Agua destinada al consumo humano mediante cisternas móviles.
- b) Servicio de correos.
- c) Distribución de prensa diaria.
- d) Traslado de fundentes de emergencia para las vías en periodo invernal.

**3. Los vehículos destinados al auxilio en carretera con la placa V-24 correspondiente.**

4. Los vehículos vinculados a la campaña de la vendimia y sus derivados, entre agosto y octubre; la campaña de la fruta dulce, de junio a septiembre, o del cereal y semillas oleaginosas, entre junio y octubre, exclusivamente en todos los casos

entre los campos y los almacenes ya la inversa utilizando cualquiera de los tramos restringidos de la red viaria catalana, si queda acreditada documentalente esta finalidad.

5 ...

6. Los vehículos que circulen por la AP-7 / E-15 en sentido norte, siempre que puedan acreditar de forma documental que tienen sus bases, el lugar de descanso o la residencia habitual en las comarcas del Alt Camp, el Baix Camp o el Tarragonès. Estos vehículos deberán abandonar la AP-7 / E-15, como máximo, por la salida 33 en Tarragona.

7. Los vehículos que transporten productos perecederos de los recogidos en el anexo 3 del Acuerdo internacional sobre el transporte de mercancías perecederas (ATP), así como verduras y frutas frescas en vehículos que cumplan las definiciones y normas expresadas en el anexo 1 de la ATP, siempre que este tipo de carga suponga como mínimo la mitad de la capacidad de carga del vehículo o ocupe la mitad del volumen de carga útil del vehículo, pueden circular por los tramos siguientes:

a) Para los movimientos sur-norte, la AP-7 / E-15 entre la de los Infantes, PK 281,0, y el Vendrell, PK 221,5, y la C-32 entre el Vendrell, PK 0,0, y Vilanova y la Geltrú, PK 22,5, para enlazar con la C-15, C-37 y C-25 y viceversa; y la AP-2 entre la Bisbal del Penedès, PK 228,8, y el enlace con la AP-7, PK 232, y de este enlace hasta el Vendrell en el PK 119,5 de la AP-7.

c) ... ■



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

[www.alchersan.com](http://www.alchersan.com)

Comercial

**AlchersAn**

Distribuidor Kärcher para Asturias

**KÄRCHER**

makes a difference





# CURSOS GRATUITOS ASETRA

## 1.- CURSOS GRATUITOS C.A.P. FORMACIÓN CONTINUA

ASETRA ha programado varios cursos de formación continua para finales de año. Estos cursos son GRATUITOS y están dirigidos a TRABAJADORES EN ACTIVO Y AUTÓNOMOS. Cada curso es de 35 horas, se imparten en Gijón y son para 13 alumnos.

### CAP FORMACIÓN CONTINUA – FIN DE SEMANA OCTUBRE

SESIÓN	FECHA	HORARIO
1	VIERNES 15/10/2021	De 15:30 A 23:00 (0,5 horas de descanso)
2	SÁBADO 16/10/2021	De 08:00 A 15:30 (0,5 horas de descanso)
3	DOMINGO 17/10/2021	De 08:00 A 15:30 (0,5 horas de descanso)
4	SÁBADO 23/10/2021	De 08:00 A 15:30 (0,5 horas de descanso)
5	DOMINGO 24/10/2021	De 08:00 A 15:30 (0,5 horas de descanso)

### CAP FORMACIÓN CONTINUA – FIN DE SEMANA NOVIEMBRE

SESIÓN	FECHA	HORARIO
1	VIERNES 05/11/2021	De 15:30 A 23:00 (0,5 horas de descanso)
2	SÁBADO 06/11/2021	De 08:00 A 15:30 (0,5 horas de descanso)
3	DOMINGO 07/11/2021	De 08:00 A 15:30 (0,5 horas de descanso)
4	SÁBADO 13/11/2021	De 08:00 A 15:30 (0,5 horas de descanso)
5	DOMINGO 14/11/2021	De 08:00 A 15:30 (0,5 horas de descanso)

### CAP FORMACIÓN CONTINUA – FIN DE SEMANA DICIEMBRE

SESIÓN	FECHA	HORARIO
1	VIERNES 19/12/2021	De 15:30 A 23:00 (0,5 horas de descanso)
2	SÁBADO 20/12/2021	De 08:00 A 15:30 (0,5 horas de descanso)
3	DOMINGO 21/12/2021	De 08:00 A 15:30 (0,5 horas de descanso)
4	SÁBADO 27/12/2021	De 08:00 A 15:30 (0,5 horas de descanso)
5	DOMINGO 28/12/2021	De 08:00 A 15:30 (0,5 horas de descanso)

Para inscribirse es necesario aportar fotocopia de DNI, carné de conducir en vigor, tarjeta cap a renovar, foto tamaño carné actualizada, última nómina o recibo de autónomos y vida laboral actualizada.

*Para más información contactar con María Ron (985 17 50 52)*

## 2.- CURSOS GRATUITOS RENOVACIÓN MERCANCÍAS PELIGROSAS BÁSICOS + CISTERNAS

ASETRA ha programado 1 curso GRATUITO dirigido a TRABAJADORES EN ACTIVO Y AUTÓNOMOS. Son de 18 horas, se imparten en Gijón y es para 12 alumnos.

### CURSO 1

SESIÓN	FECHA	HORARIO
1	VIERNES 05/11/2021	De 16:00 A 22:30
2	SÁBADO 06/11/2021	De 08:30 A 15:00
3	DOMINGO 07/11/2021	De 08:30 A 15:00

Para inscribirse es necesario aportar fotocopia de DNI, carné de conducir en vigor y carné de mercancías peligrosas a renovar.

*Para más información contactar con Beatriz Lobo (985 17 50 52) ■*

[www.sanromangarcia.com](http://www.sanromangarcia.com)
[info@sanromangarcia.com](mailto: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



# EL MÁSTER CETM-ESIC abre el plazo de matriculación para el nuevo curso 2021-22

El Máster en Dirección y Gestión de Empresas de Transporte y Logística, impartido por CETM junto con la Escuela de Negocios ESIC, ha abierto su plazo de matriculación en la que será su XXIV edición.

**E**l Máster supone una oportunidad única para los profesionales del sector del transporte y la logística. Se trata de una formación en el desarrollo directivo, con la garantía de una prestigiosa escuela de negocios como es ESIC Business & Marketing School. El curso está reconocido con una titulación específica otorgada por ESIC y cuenta con el patrocinio de SOLRED.

Esta formación abarca un total de 450 horas, en las que el equipo de profesores y un grupo de expertos del transporte y la logística desarrollan, junto a los alumnos, un trabajo tutelado para que, al terminarla, sea posible asumir la gestión y dirección de una empresa de transporte y logística.

Se trata de una titulación que impulsa la trayectoria profesional de quienes lo cursan y abre nuevas puertas en el futuro laboral. El máster se imparte en un entorno de colaboración, dinámico, práctico e innovador.

En distintas sesiones prácticas se ampliará los conocimientos del alumno en áreas como Dirección general, Dirección económico-financiera,

Dirección marketing y gestión comercial, Dirección recursos humanos y organización, Dirección de operaciones.

El máster cuenta también con módulos complementarios sobre Logística Multimodal, impartidos a bordo de uno de los buques que cubren las líneas de transporte marítimo de corta distancia entre Barcelona e Italia, innovadoras actividades y talleres en Business Game Play (LEGO Serious Play, Estrategia y Empresa), así como unas jornadas de autopistas ferroviarias, visitando estaciones intermodales como LE BOULOU y empresas como Repsol - Solred.

Este curso está subvencionado por el Plan de Ayudas del Ministerio de Transportes. CETM concede, además, becas que llegan a cubrir hasta el 70%. El importe definitivo es de 2.950 euros (en lugar de los 9.900 euros de pago general establecido a este efecto).

Los interesados pueden llamar hasta el 18 de octubre al 606 63 52 67 o escribir a [emanso@ceftral.es](mailto:emanso@ceftral.es) para inscribirse y consultar cómo poder beneficiarse de la beca. ■

# EL MITMA colaborará con la autoridad laboral europea para luchar contra las empresas buzón

*El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha anunciado que colaborará con la Autoridad Laboral Europea (ALE) para impulsar las inspecciones de transporte.*

La secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Isabel Pardo de Vera, y la secretaria General de Transportes, María José Rallo, han mantenido una reunión con el director ejecutivo de la Autoridad Laboral Europea, Cosmin Boiangiu, en la que le han transmitido la voluntad del MITMA para participar en inspecciones concertadas y conjuntas con otros Estados miembro de la UE con el objetivo de luchar contra las empresas fraudulentas, en especial, las empresas buzón y los falsos autónomos de carácter internacional.

Durante el encuentro, han destacado la importancia de buscar fórmulas para lograr la recuperación y la salida de la crisis “de una forma socialmente sostenible” y de trabajar por conseguir “la paz social” en los distintos sectores del transporte.

Por otra parte, las titulares de Transportes también han solicitado a ALE la ejecución de Planes Nacionales de Inspección por parte de todos los países de la UE en los que sea prioritario la lucha contra este tipo de empresas. ■

## EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DEL GASÓLEO EN SURTIDOR

PRECIO MEDIO DEL GASÓLEO IMPUESTOS INCLUIDOS





# Los operadores de transporte, tras la modificación de la normativa

---

Tal como comunicamos tras la modificación normativa, y ante las dudas planteadas a esta cuestión, os renovamos la información respecto a la actual regulación de los OPERADORES DE TRANSPORTE, es que solo se les exige el requisito de la capacidad económica, por lo que aquellas empresas que tengan acreditado que poseen al menos 60.000 €, pueden acceder a ser intermediarios, no siendo preciso solicitar la autorización de Operador, pero sí prestar consentimiento expreso para inscribirse como tal y que se le permita realizar labores de intermediación.

**O**bviamente toda empresa de transporte u operador de transporte, debe contar con un Gestor de Transporte (anteriormente capacitado), el cual debe ser quien efectivamente dirija la empresa.

Otra de las novedades para las personas jurídicas estriba en que en el caso de que sea un socio el que se convierta en gestor de transporte consiste en que además de ostentar al menos el 15 % de participación en la sociedad debe encontrarse en alta en el régimen que corresponda de la Seguridad Social, y para el supuesto de que se

contrate un asalariado como gestor de transporte, el mismo debe ser contratado a jornada completa y al menos en el grupo 3 de cotización a la seguridad social. Se obvia con la nueva norma, la obligación de apoderamiento público del gestor de transporte, por lo que no se exige su aportación.

Se admite la posibilidad de que una misma persona pueda ejercer como gestor de transporte de **DISTINTAS PERSONAS JURÍDICAS**, cuando el capital social de éstas, pertenezca en más de un 50 % al mismo titular, para ello es suficiente con que el gestor, se encuentre en situación de alta en la Seguridad Social, en una sola de tales personas jurídicas. ■



**ASCOR**  
CORREDURÍA DE SEGUROS, S.A.

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

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

INSCRITA EN EL REGISTRO DGS Nº J 64.  
CONCERTADO SEGURO RESPONSABILIDAD CIVIL Y CAUCIÓN SEGUN LEYES VIGENTES

[www.ascorseguros.com](http://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





## CETM recuerda a la ministra de transportes la imposibilidad de llevar a cabo el pago por uso, sin alcanzar un acuerdo con el sector

**LA MINISTRA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA, RAQUEL SÁNCHEZ, CONFIRMÓ QUE EL MITMA YA ESTÁ ULTIMANDO SU PLAN PARA APLICAR EL PAGO POR USO DE LAS CARRETERAS.**

**L**a Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) considera que es un despropósito que la titular de Transportes no deje de anunciar esta medida en sus intervenciones y en los medios de comunicación, a pesar de que el Ministerio de Transportes firmó en julio de 2020 un acuerdo

con el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) en el que se comprometía a no instaurar los peajes sino contaba con el consenso de las empresas del sector del transporte por carretera.

Desde la CETM consideramos que la ministra debería actuar con mayor prudencia, puesto que

las negociaciones con el CNTC siguen su curso, aunque más lento de lo esperado, y confiamos que el Ministerio no falte a lo acordado. De lo contrario, las consecuencias podrían ser arrolladoras tanto para la sociedad como para el conjunto de la economía.

Asimismo, resulta sorprendente que Sánchez iniciara su andadura en el cargo haciendo alarde del ahorro que supondría la supresión de los peajes en la AP-7 para los conductores y ahora predique todo lo contrario, planteando una medida que perjudicaría enormemente a un sector que ha demostrado que es vital para el funcionamiento de la cadena de suministro.

La CETM ya ha mostrado en numerosas ocasiones los motivos por los que se opone al pago por uso, entre otros, la contribución que el sector hace a las Arcas del Estado con más de 19.000 millones de euros al año, cuantía suficiente para hacer frente al mantenimiento de las vías.

Por ello, solicita al Ministerio de Transportes que deje de lanzar este interminable globo sonda y acelere el diálogo sobre los asuntos que tienen que tratarse con urgencia con los representantes del sector del transporte por carretera, a los que no ha recibido todavía pese a su predisposición. ■



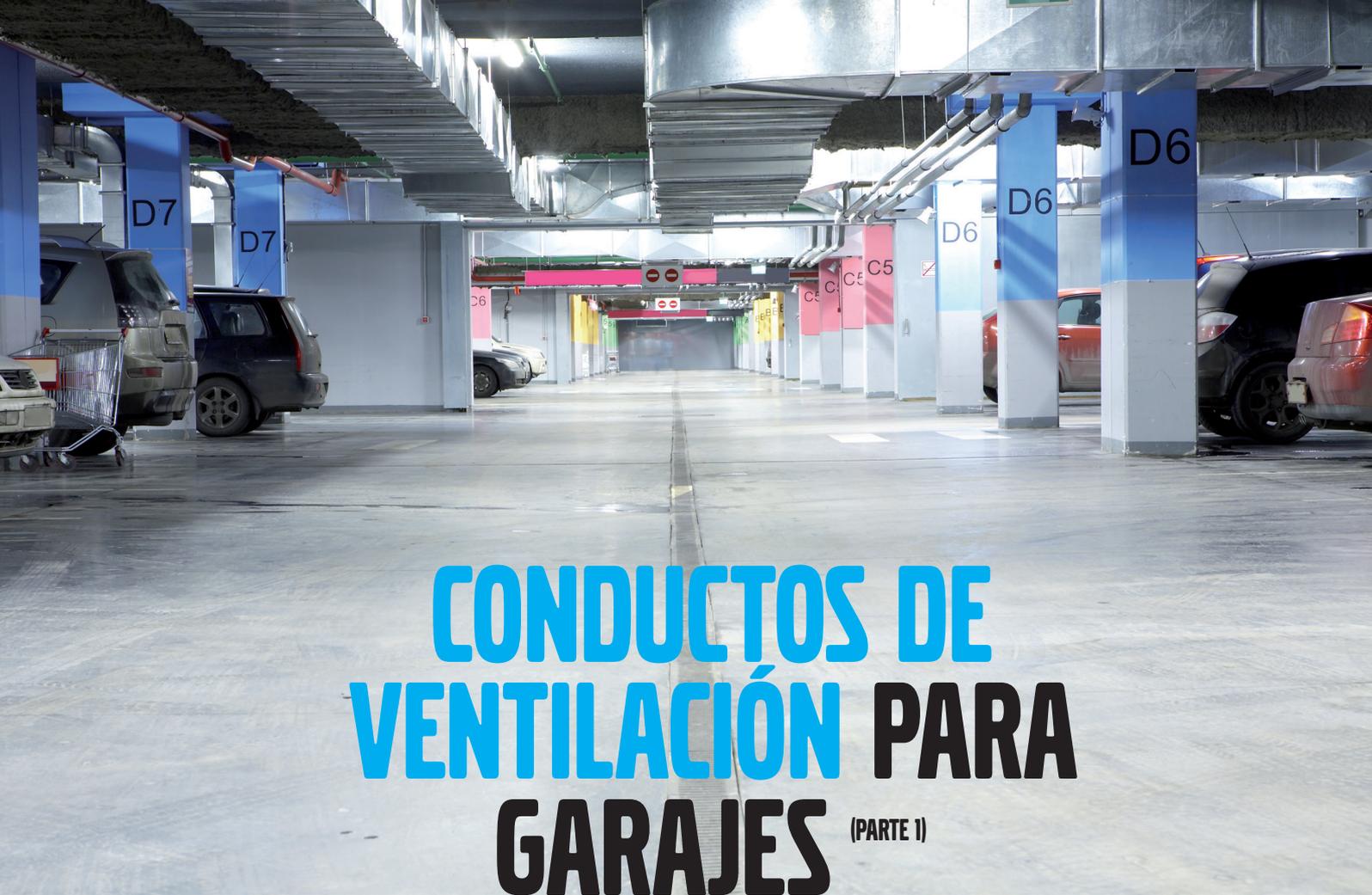
inter  
naves

*Soluciones en Gestión  
de Espacios Industriales*

COMPRA VENTA Y ALQUILER ESPACIOS INDUSTRIALES  
Empresas | Particulares | Entidades Financieras | Concursos

607 63 01 01

[www.internaves.es](http://www.internaves.es)



# CONDUCTOS DE VENTILACIÓN PARA GARAJES (PARTE I)

Los garajes son espacios considerados desde el punto de vista normativo, como espacios no habitables. Espacios interiores en los que los usuarios permanecen durante un breve espacio de tiempo. Son de ocupación ocasional y por lo tanto, no requieren del cumplimiento de unas condiciones de confort o acondicionamiento para su normal funcionamiento. Sin embargo, estos espacios sí deben de reunir unos requisitos básicos que afectan a la calidad del aire interior y a la seguridad de los mismos. En este artículo nos centramos en la ventilación y requisitos que deben de reunir los conductos de ventilación en garajes, en cuanto a exigencias básicas de diseño.

## ¿Qué normativa básica afecta a los conductos de ventilación en garajes?

Para empezar hay que recordar que el Código Técnico de la Edificación, es la normativa que reúne las exigencias básicas de aplicación en la construcción y rehabilitación de edificios. Su aplicación es de obligado cumplimiento y se estructura en seis documentos, de los cuales, tres de ellos están directamente relacionados con el diseño de sistemas de ventilación en garajes. A continuación los analizamos.

## DB HS. Salubridad

El documento DB HS Salubridad, incluye la sección HS3 Calidad del aire interior. Esta sección precisamente es de aplicación a aparcamientos y garajes en edificios de viviendas y también en edificios de otros usos.

La exigencia de calidad del aire interior en aparcamientos y garajes consiste en garantizar el aporte de caudal de aire exterior suficiente para eliminar los contaminantes propios del

uso del local en cuestión. En este caso básicamente monóxido de carbono y óxidos de nitrógeno.

### Caudal de ventilación en garajes

La condición anterior se satisface si el sistema de ventilación es capaz de aportar el caudal necesario según la tabla 2.2 Caudales de ventilación mínimos en locales no habitables. Este caudal podrá ser constante o bien variable controlado mediante algún tipo de dispositivo: detector de presencia o de contaminantes, programación temporal o bien otro tipo de sistema.

“

La exigencia de calidad del aire interior en aparcamientos y garajes consiste en garantizar el aporte de caudal de aire exterior suficiente para eliminar los contaminantes propios del uso del local en cuestión”.

## CAUDALES DE VENTILACIÓN MÍNIMOS EN LOCALES NO HABITABLES

Locales	Caudal mínimo $q_v$ en l/s	
	Por m <sup>2</sup> útil	En función de otros parámetros
Trasteros y sus zonas comunes	0,7	
Aparcamientos y garajes		120 por plaza
Almacenes de residuo	10	

Según el apartado 3.1.4 Aparcamientos y garajes en cualquier tipo de edificio, de la sección HS3, la ventilación en garajes puede ser natural o mecánica.

La ventilación natural se resuelve mediante aberturas en fachadas. Ya sea en fachadas opuestas o en la misma fachada en el caso de garajes que no excedan de 5 plazas ni de 100 m<sup>2</sup> útiles.

La ventilación mecánica en cambio puede ser sólo con extracción mecánica o con admisión y extracción mecánica.

En cualquier caso, cuando la ventilación es mecánica, ésta debe ser para uso exclusivo de aparcamiento, por lo que los conductos de ventilación del garaje no pueden ser utilizados para otros espacios del edificio. Sólo se considera la



**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 Síguenos en

[info@asturcamion.com](mailto:info@asturcamion.com) [www.asturcamion.com](http://www.asturcamion.com)

Distribuidor exclusivo para Asturias de:

excepción de esta circunstancia cuando los trasteros se sitúan en el propio recinto del aparcamiento. Sólo en este caso, la ventilación puede ser conjunta y garantizando las exigencias del CTE que afecten a la compartimentación de trasteros como locales de riesgo especial.

### Condiciones de diseño de la ventilación mecánica en garajes y sus conductos

La sección HS3 incluye una serie de condiciones a cumplir cuando la ventilación es mecánica, tanto si es 100% mecánica como mixta, que puede afectar a los conductos de ventilación:

- ▶ Debe de haber una abertura de admisión y otra de extracción por cada 100 m<sup>2</sup> útiles.
- ▶ La separación entre aberturas de extracción más próximas será menor a 10 m.

Ambas condiciones tienen como objetivo evitar el estancamiento de gases contaminantes. Se admiten también soluciones equivalentes, es decir, que produzcan el mismo efecto.

A las condiciones anteriores se suman:

- ▶ Dos terceras partes de las aberturas de extracción deben situarse a una distancia del techo no inferior a 50 cm.
- ▶ En garajes compartimentados con ventilación conjunta, las aberturas de admisión se sitúan en los espacios compartimentados y las de extracción en la zona común de circulación. Cada compartimento contará como mínimo con una abertura de admisión.
- ▶ El número de redes de conductos de extracción depende del número de plazas con arreglo a la siguiente tabla. Cada red estará dotada de su correspondiente aspirador mecánico:

Nº de plazas de aparcamiento	Nº de redes de conductos de extracción
Menor a 15 plazas	1
Entre 15 y 80 plazas	2
Más de 80 plazas	1 + parte entera de P/40

- ▶ En los aparcamientos con más de cinco plazas o de 100 m<sup>2</sup> útiles se instalará un sistema

de detección de monóxido de carbono en cada planta. Dicho sistema activará el aspirador mecánico de forma automática si se alcanza una concentración de 50 p.p.m si en el propio aparcamiento existen empleados. Si no existen el límite se establece en 100 p.p.m.

- ▶ En cuanto a los conductos de admisión, su sección debe de ser uniforme en tramos con el mismo caudal y carecer de obstáculos en su recorrido.
- ▶ Cada conducto de extracción tendrá un aspirador mecánico situado tras la última abertura de extracción, en el sentido del flujo de aire. Cuando se exija más de una red, el aspirador no podrá ser compartido por más de un conducto.
- ▶ La sección de cada tramo de conducto comprendido entre dos puntos consecutivos con aporte o salida del aire será uniforme.
- ▶ Todos los conductos de ventilación de garaje, tanto de admisión como de extracción tendrán un acabado difícil su ensuciamiento. Además serán practicables para su registro y limpieza.
- ▶ Los conductos de ventilación en garajes se deben de aislar térmicamente cuando se puedan producir condensaciones en puntos donde se pueda alcanzar la temperatura de rocío.
- ▶ Los conductos serán estancos al aire. ■



## Los empresarios ven «insuficiente» la rebaja del peaje del Huerna que negocia el Principado

Fade considera que no hay que desistir de la eliminación «total» y los transportistas lamentan seguir con unas tarifas que «son una salvajada»



Vehículos en el peaje de La Magdalena, en la autopista del Huerna. / JESÚS MANUEL PARDO

# Revista de prensa

## A vueltas con el peaje del Huerna

ASTURIAS

### Límite 48 horas, la rebaja por días del peaje del Huerna no convence al transporte

Lo.



La autopista del Huerna Alberto Morante

Asetra destaca que aunque muchos destinos del sector asturiano son cercanos las triangulaciones les llevan a provincias que superan ese intervalo temporal

22 sep 2021 · Actualizado a las 05:00 h.

Para Ovidio de la Roza, al frente de Asetra, Asociación de Empresas Transporte, Logística, Aparcamientos y Actividades Afines, ésta « posibilidad más sin mucha consistencia, como otras muchas que lanzaron» a largo de los últimos años. «Cualquier rebaja es un avance hasta que lo que dicen se convierta en realidad...», comenta De la evidente escepticismo. Por no hablar de que «si los viajes de trab Andalucía y no a Madrid, ¿qué sacamos en claro con esta bonificac deja en el aire.

### Bruselas ve ilegal la prórroga del peaje de la AP-9 gallega, idéntica a la del Huerna

Europa expedienta a España por ampliar la concesión de la Autopista del Atlántico sin licitación pública, igual que hizo Cascos con León-Campomanes



Cabinas de peaje en la AP-9 / GUSTAVO SANTOS



CARROCERÍAS

**CARROCERÍAS SOMONTE**



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

Pol. de Somonte. C/ M<sup>a</sup> Glez "La Pondala" n°95. 33393 Gijón  
Tel.: 985 32 02 52  
[www.carroceriasomonte.es](http://www.carroceriasomonte.es)

Distribuidor oficial en Asturias:



**LeciTrailer**

REPARACIONES



**REMASAL**  
REPARACIONES MECÁNICAS AVILÉS SAL

**Remasal**  
Avda. Gijón n° 78, 33460-Avilés  
T.: 985 550 333  
F.: 985 547 103  
[www.remasal.es](http://www.remasal.es)  
[talleres.remasal@rediveco.com](mailto: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:




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

[www.crastrir.es](http://www.crastrir.es)



**TALLERES COMEFA**

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

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




**ASISTENCIA MECÁNICA INTEGRAL, S.L.**  
**TALLER MULTIMARCA**

C/Alejandro Goicoechea Oriol  
N° 44 - 33211 Gijón  
Tel.: 985311011 · Fax: 985311009  
E-mail: [asmeca@asmeca.com](mailto: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](mailto: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.A.**

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 T**

**RENAULT TRUCKS**

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

**DIGITALIZAMOS  
TU EMPRESA  
DE TRANSPORTES**

**leaders** 30 AÑOS  
COMUNICACIÓN

T. 985 22 00 19  
**www.leaderscomunicacion.com**

# SOMOS MÁS

PARA TU PROYECTO.

PARA TU NEGOCIO.

PARA TU ILUSIÓN.

ABIERTO



**Unicaja Banco y Liberbank se unen**

para seguir estando cerca de ti, de norte a sur,  
acompañándote día a día.



**Liberbank**