

#28

TRANSPORTE

de ASTURIAS



LA REVISTA DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ASTURIAS



Avanzando en la digitalización
del transporte asturiano

La negociación, único
camino válido para tratar
de paliar las muchas
dificultades del sector

Legislación y recomendaciones
a nuestros asociados





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 NºJ 64.
CONCERTADO SEGURO RESPONSABILIDAD CIVIL Y CAUCIÓN SEGÚN LEYES VIGENTES

www.ascorseguros.com

POLIZA DE GRUPO ASETRA
para auto-camiones

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

**PLAN DE PROTECCIÓN ESPECIAL
PARA AUTÓNOMOS**

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

SEGURO MULTIRRIESGO EMPRESA
para

- Naves industriales
- Locales de negocio
- Oficinas

CONVENIO COLECTIVO DEL SECTOR

**PROGRAMA ESPECIAL
DE SEGUROS
ASETRA**

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



OVIDIO DE LA
ROZA BRAGAPresidente de
ASETRA y CETM

Una Insensatez manifiesta

Sumándonos, sin lugar a dudas, a las comunicaciones más recientes de CETM y del Comité Nacional del Transporte por Carretera con las que han respondido a la convocatoria de paro por parte de la Plataforma, desde Asetra Asturias, no podemos más que lamentar la falta de oportunidad de este planteamiento, en un momento ya de por sí complicado para familias y empresas.

Solo podemos calificar esta convocatoria de paro, por otra parte decisión totalmente unilateral que no cuenta con ningún tipo de apoyo institucional, como una insensatez manifiesta por parte de unos pocos, a la vez en que confiamos, tenga en nuestro país la menor incidencia posible y repercuta lo mínimo posible en el Principado,

En este sentido, animamos a todos nuestros asociados y profesionales del sector en Asturias a seguir trabajando con normalidad, cumpliendo sus compromisos laborales, sin dificultar aún más la tarea de empresas y ciudadanos, que se esmeran en terminar el ejercicio 2022 de la mejor manera posible, pese a las amenazas de recesión e Inestabilidad que se derivan del contexto internacional, la guerra y la crisis energética de la mitad del planeta.

Os pedimos también un voto de confianza. Que confiéis en nuestras palabras y experiencia, porque no se puede hacer más que poner en valor lo conseguido a finales del pasado año por parte de las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, con verdadera representatividad, revisada y acreditada, cada cuatro años. Personas que se “remangaron” y negociaron con el Ministerio, de poder a poder, consiguiendo una interlocución con el Gobierno de España y un conjunto de acuerdos, sin precedentes.

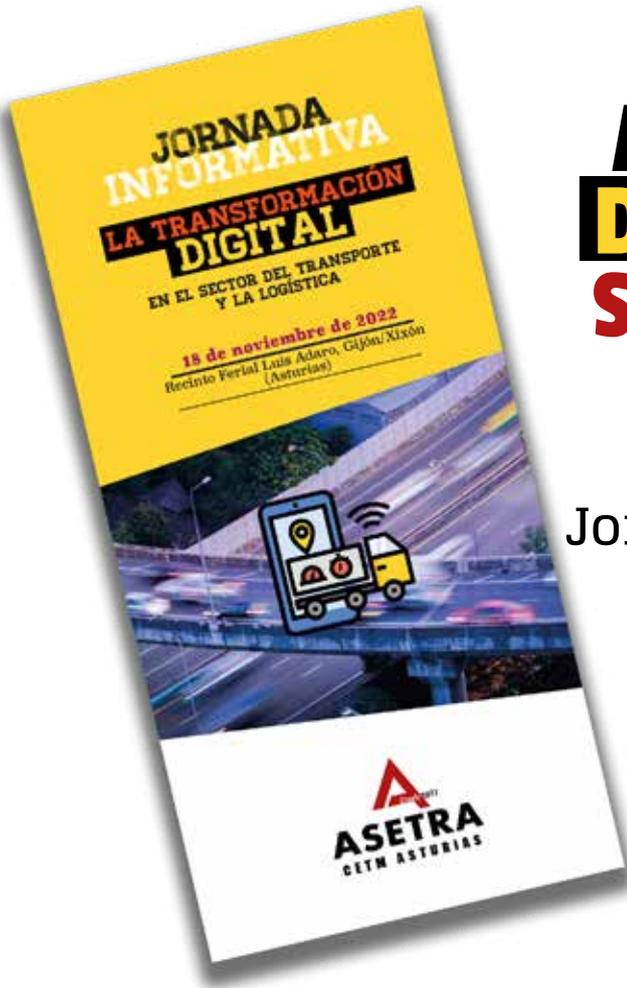
Los Reales Decretos-Leyes 14/2022, de 1 de agosto y el 3/2022 de 1 de marzo, constituyen hitos normativos históricos importantísimos para el sector, con logros como la prohibición de la participación del conductor en las labores de carga y descarga, la indexación del precio del combustible; la reducción de tiempos de espera; o la prohibición de trabajar por debajo de costes. Estas normas han permitido introducir un factor de equilibrio en las relaciones mercantiles con los cargadores, hasta la fecha desconocidos, y tienen un amplio nivel de aplicación, que todas y cada una de las empresas debe llevar a al práctica, en su quehacer diario.

Para hacer frente a la actual situación económica, se han conseguido también importantes ayudas que se está trabajando en prolongar, como el descuento de 20 céntimos por litro de combustible y las ayudas de 1.250 € por cada vehículo pesado y 500 € por ligero, recibida por duplicado.

Aún siendo conscientes de que siguen existiendo dificultades de coyuntura difícilmente salvables, seguimos considerando que la convocatoria de un paro patronal, en este momento, no va a conducir absolutamente a nada, desangrando, en su caso, aún más las economías de las empresas y autónomos que pudieran plantearse secundarlo, siguiendo la estela de falsos profetas.

Manifestamos también nuestro rotundo rechazo a cualquier conato de violencia o coacción que pudiera producirse estas semanas para con las empresas y profesionales que mayoritariamente van a seguir trabajando en estas fechas, animando a todos a comunicarlo a la organización, comprometiéndonos también a denunciarlo eficazmente ante las autoridades competentes.

Mientras tanto, seguiremos encarando el final del año, contribuyendo a dar estabilidad al sector y asentar las bases del futuro de nuestras pymes que se forman y avanzan en el ámbito de la digitalización como constataremos en la jornada que celebramos en Gijón, cumpliendo con lo que mejor sabemos hacer que es asegurar el abastecimiento de bienes y servicios, con toda normalidad para la sociedad asturiana. ■



AVANZANDO EN LA **DIGITALIZACIÓN** del SECTOR TRANSPORTE de Asturias

Jornada informativa en FIDMA, el próximo viernes, **18 de noviembre**

El recinto ferial Luis Adaro de Gijón acoge el próximo viernes, 18 de noviembre una jornada organizada por Asetra, con la digitalización como protagonista.

Mucho más allá de un concepto, la digitalización de las empresas del transporte, independientemente de su tamaño es una completa realidad y es imposible mantenerse en la actividad empresarial sin avanzar en la implantación de la misma.

La digitalización es sin duda, uno de los principios y objetivos esenciales para mantener la competitividad de todas las empresas del sector del transporte y la logística. En la actualidad son numerosos los campos dentro de la actividad del transporte y la logística donde este proceso de digitalización ya está presente.

Cuestiones como, la gestión centralizada del tráfico, los sistemas de gestión integral de la empresa, la gestión telemática de los tacógrafos, etc. son avances en materia de digitalización que, en gran medida, ya forman parte del transporte y la logística de hoy.

Pero este proceso no acaba aquí, sino que al amparo de todo este desarrollo de las tecnologías de la información están surgiendo nuevas tendencias, servicios y modelos de negocio relacionados con la actividad del transporte y la logística.

Para apoyar a las empresas a profundizar en la necesaria transformación digital se ha organizado esta jornada informativa en la que se abordarán o tratarán los siguientes temas:

- En la primera parte de la Jornada se realizará un diagnóstico digital de las empresas del sector del transporte y la logística.
- En la segunda parte se analizará los principales procesos susceptibles de digitalización de las empresas del sector. - En la tercera parte se analizarán las distintas líneas de financiación y ayudas a las empresas del sector para abordar los procesos de digitalización.
- En el tercer bloque de intervenciones se presentarán las principales características de los Tacógrafos Digitales 4.0 y las obligaciones empresariales que emanan al respecto del Paquete de la Movilidad de la Unión Europea.
- Y en el cuarto bloque se hablará de la importancia de mantener webs actualizadas y las posibilidades de gestión profesionalizada de las redes sociales de la empresa, que son posibles, así como otros servicios, a través del denominado Kit Digital.■

PROGRAMA

09:30 INAUGURACIÓN Y PRESENTACIÓN

Santos Tejón Llana, Concejal delegado de Promoción Económica, Turismo y Comercio Local del Ayuntamiento de Gijón/Xixón

10:00 PONENCIA: “Diagnóstico del sector del transporte y la logística y hoja de ruta hacia la digitalización”

David Álvarez González, Asesor Tecnológico de la Oficina Acelerapyme en Asturias

10:30 COLOQUIO Y PREGUNTAS

10:40 PONENCIA: “La digitalización de la información y los procesos de transporte y logística”

Alejandro Blanco Urizar, Director de Organización y Relaciones Institucionales de SERESCO

11:10 COLOQUIO Y PREGUNTAS

11:20 PONENCIA: “La financiación de los procesos de digitalización empresarial: Fondos Next Generation”

José Manuel Caldevilla Suárez, Director General de Transportes y Movilidad del Principado de Asturias

12:00 PAUSA-CAFE

12:20 PONENCIA: “El Tacógrafo Digital 4.0 y el Paquete de Movilidad de la Unión Europea”

Jesús López Bartolomé, Director Comercial de Continental TSS Automotive Spain

Walter Herrmann, Director de Soluciones Telemáticas de Continental TSS Automotive Spain

13:00 COLOQUIO Y PREGUNTAS

13:10 PONENCIA: “La importancia de la presencia en internet y la comunicación en redes sociales”

José Luis Fernández, Responsable de Digitalización de Clientes de Leaders Comunicación

13:30 CONCLUSIONES Y CLAUSURA

Jorge García López, Viceconsejero de Infraestructuras, Movilidad y Territorio



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

Negociación frente a las dificultades, para lograr verdaderos avances

El Departamento de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), siendo consciente que las dificultades de las empresas y profesionales de nuestro sector se mantendrán en el tiempo, principalmente por el incremento del precio del combustible, sigue apostando por la negociación con el Gobierno como el único camino válido para lograr avances estructurales para nuestra actividad, que le permitirá superar con éxito la actual coyuntura económica.

Acuertos tan relevantes como los alcanzados hasta la fecha, que responden a los usos históricos del sector: como la prohibición de la realización de las labores de carga y descarga por parte del conductor, la cláusula obligatoria de revisión del precio del transporte por la variación del precio del combustible, la reducción de los tiempos de espera, la devolución mensual del gasóleo profesional, o la Ley de la Cadena de Transporte, no pueden menospreciarse y dejar de estimarse en su justa medida.

Todas ellas son herramientas que, además de mejorar las condiciones sociales de los conductores, están sirviendo para que los transportistas se defiendan mejor en el mercado y puedan evitar determinados abusos por parte de sus clientes y cobrar un precio justo por sus servicios.

Además, para hacer frente al momento presente, se han adoptado medidas coyunturales como las ayudas directas por vehículo o el descuento de 20 céntimos por litro de combustible, cuya prolongación en el tiempo se está procurando como medida de choque inmediata que permita insuflar músculo financiero a nuestras empresas y profesionales.

El CNTC es consciente de que aún queda mucho por hacer y mantenemos períodos periódicos con el MITMA para abordar cuestiones tan importantes como la limitación de la subcontra-

tación, la falta de profesionales en el sector o el cumplimiento de los tiempos de espera, para el que ya se ha puesto en marcha una aplicación con el objetivo de que el MITMA pueda comprobar si se está cumpliendo con la legislación.

Un paro indefinido no es la solución a estos problemas y desde el CNTC insistimos en que el diálogo con el Ministerio será el que permita la consecución de los objetivos anteriormente descritos.

En consecuencia, las asociaciones que forman parte del Comité Nacional del Transporte por Carretera, **no están a favor del paro** y apuestan por trabajar con la Administración en la búsqueda de soluciones.

Asimismo, confía en que las empresas y autónomos puedan ejercer su derecho a trabajar con total libertad y que, en esta ocasión, no tendrán que verse obligados a parar su actividad debido a episodios como los que se vivieron en el mes de marzo, en los que se registraron importantes daños humanos y materiales.

No es aceptable que el derecho a trabajar de una mayoría, cuya representatividad esté debidamente acreditada en los órganos institucionales del sector, pueda ponerse en cuestión por una respuesta anormal al comportamiento violento de unos pocos, quienes deambulan al margen de aquellos órganos por su irrelevancia representativa. ■

RECORDATORIOS

MANTENER EL CORREO ELECTRÓNICO ACTUALIZADO EN MITMA

Queremos recordar a todos la importancia de mantener el correo electrónico actualizado en la página del Ministerio de Fomento y su revisión constante, para posibles comunicaciones desde dicho organismo.

La sede electrónica permite a los interesados, o a sus representantes, acceder de forma telemática al contenido de las notificaciones o comunicaciones emitidas por el Ministerio.

Según lo establecido en el artículo 41.6 de la Ley 39/2015, se enviará un aviso a la dirección de correo electrónico del interesado que éste haya comunicado, informándole de la puesta a disposición de una notificación en la sede electrónica. La falta de práctica de este aviso no impedirá que la notificación sea considerada plenamente válida.

Los efectos de la notificación electrónica por comparecencia se producirán en el momento de acceso al contenido del acto notificado o tras su rechazo. Si transcurriesen diez días naturales desde su puesta a disposición en la sede electrónica se considerará que el acto de notificación ha sido efectuado, aunque con resultado de rechazo, pudiéndose continuar el procedimiento administrativo correspondiente. ■

REGISTROS Y BONIFICACIÓN DE TASAS

Asimismo, recordamos la obligatoriedad de encontrarse inscrito en todos y cada uno de los registros que son necesarios para el transporte de mercancías por carretera, en función de la mercancía transportada, esto es, si vas a realizar un transporte de residuos peligrosos o no peligrosos, debéis inscribiros en el registro correspondiente que gestiona la Consejería de Medio Ambiente, si vais a realizar un servicio de transporte de productos destinados a la alimentación animal o de subproductos de origen animal no destinados a consumo humano (SANDACH), debéis inscribiros en el registro correspondiente que gestiona la Consejería de Medio Rural; y si lo que transportáis son productos destinados al consumo humano (incluida la recogida de leche en granjas), es imprescindible que os encontréis inscritos en el registro que gestiona la Consejería de Salud.

Todos estos registros son imprescindibles para el desempeño de las actividades correspondientes, siendo que la carencia de los mismos conlleva importantes sanciones para las empresas.

Os recordamos asimismo que actualmente, todas las tasas, tanto de ganadería, como de medio ambiente, al igual que las tasas de transporte (CAP, Tarjeta Tacógrafo Digital, etc ...), se encuentran bonificadas hasta el 31 de diciembre de 2022, por lo que no debéis abonar las mismas. ■

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, CETM y Clientes con tarjeta de transporte

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

17 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

Desde la IRU informan de que la Comisión Europea ha actualizado su página de preguntas y respuestas sobre el regreso al estado de establecimiento cada 8 semanas del vehículo, obligación presente en el artículo 5.1. b) del Reglamento 1071/2009, que indica: *“organizar la actividad de su flota de vehículos de tal forma que se garantice que los vehículos que están a disposición de la empresa y son utilizados en el transporte internacional regresan a uno de los centros de operaciones en dicho Estado miembro al menos en un plazo de ocho semanas desde que salió de él”*.

PREGUNTAS Y RESPUESTAS

SOBRE EL REGRESO A CASA DEL VEHÍCULO

CADA 8 SEMANAS



La versión accesible, en el momento de realizar esta circular, está en inglés, pero a continuación os hacemos llegar una traducción de las preguntas y respuesta que en la página se plantean:

--¿Qué vehículos entran en la norma?

--Esta norma se aplica a:

- Los vehículos de motor o conjuntos de vehículos utilizados para el transporte Internacional de mercancías por cuenta ajena que salgan del Estado miembro de establecimiento, y que estén a disposición de los transportistas de mercancías por carretera en el sentido del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 1071/2009 y, como tales, estén matriculados o puestos en circulación y autorizados para ser utilizados de conformidad con la legislación del Estado miembro en el que esté establecida la empresa.

- Los vehículos de motor contruidos y equipados de forma que puedan transportar más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a este fin, cuando se utilicen para el transporte internacional de viajeros a cambio de una remuneración.

No obstante, en aplicación del artículo 1, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 1071/2009, salvo que la legislación nacional disponga otra cosa, esta norma no se aplicará a las empresas que ejerzan la profesión de transportista por carretera únicamente.

- En el caso de los transportistas por carretera, vehículos de motor o conjuntos de vehículos cuya masa en carga admisible no supere las 2,5 toneladas;

- Vehículos utilizados por empresas que prestan servicios de transporte de viajeros por carretera exclusivamente con fines no comerciales o que tienen una actividad principal distinta de la de transportista de viajeros por carretera (1);

- Los vehículos de motor cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 km/h.

(1) *En virtud del Reglamento, todo transporte por carretera, distinto de los transportes por cuenta ajena o por cuenta propia, por el que no se perciba ninguna remuneración directa o indirecta y que no genere directa o indirectamente ningún ingreso para el conductor del vehículo o para terceros, y que no esté vinculado a una actividad*

profesional, debe considerarse un transporte exclusivamente con fines no comerciales.

--¿Dónde debe regresar el vehículo?

--El vehículo debe volver a uno de los centros operativos del Estado miembro de establecimiento de la empresa.

El Estado miembro de establecimiento se refiere al Estado miembro en el que está establecida la empresa, independientemente de que su gestor de transporte proceda de otro país (artículo 2, punto 8, del Reglamento (CE) n° 1071/2009). El artículo 5 de este Reglamento establece los criterios para que los transportistas por carretera tengan un establecimiento efectivo y estable en un Estado miembro. También es el Estado miembro que ha concedido a la empresa la autorización para ejercer la profesión de transportista por carretera, en virtud del artículo 11, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 1071/2009.

El requisito no se cumple si el vehículo regresa a cualquier sucursal o filiales en un Estado miembro distinto del Estado miembro de establecimiento.

El vehículo puede regresar cada vez al mismo o a un centro operativo diferente en el Estado miembro de establecimiento de la empresa.

--¿Durante cuánto tiempo debe volver el vehículo?

--El Reglamento no especifica la duración del retorno del vehículo, que por tanto puede ser de corta duración siempre que se cumplan las normas sobre el tiempo de conducción establecidas en el Reglamento (CE) n° 561/2006.

Como se explica en el considerando 8 del Reglamento (UE) 2020/1055, los operadores, al planificar el retorno, pueden tratar de combinarlo con algunas actividades a realizar, como el mantenimiento del vehículo, la inspección técnica o la operación de transporte que finaliza en el Estado miembro de establecimiento, con el fin de optimizar las operaciones.

Además, el requisito de retorno al Estado miembro de establecimiento no debería exigir un número específico de operaciones que se realicen en el Estado miembro de establecimiento ni limitar de otro modo la posibilidad de que los operadores presten servicios en todo el mercado interior. El ciclo de estos retornos debe sincronizarse preferentemente con la obligación de la empresa de ►►►

transporte, prevista en el Reglamento (CE) n° 561/2006, de organizar sus operaciones de manera que el conductor pueda regresar a su país al menos cada cuatro semanas, de manera que ambas obligaciones puedan cumplirse mediante el retorno del conductor junto con el vehículo al menos cada dos ciclos de cuatro semanas.

--¿Cómo debe regresar el vehículo?

--El Reglamento no especifica cómo debe regresar el vehículo. Por lo tanto, puede regresar en cualquier otro medio de transporte, como el tren, el transbordador o el autotransporte, incluso para una parte del viaje.

--¿Cómo se calcula el plazo de 8 semanas?

--El vehículo debe ser devuelto a uno de los centros operativos de la empresa en su Estado miembro de establecimiento al menos en las ocho semanas siguientes a la salida de dicho Estado miembro.

De acuerdo con las normas de la UE sobre el cálculo de los plazos, las fechas y los límites de tiempo, el período global de 8 semanas referido comienza a partir de las 0:00 del día siguiente a la salida del vehículo del Estado miembro de establecimiento y termina al final del mismo día de la octava semana siguiente⁽¹⁾.

Por lo tanto, el vehículo debe volver a este centro operativo o a cualquier otro centro operativo de la empresa en su Estado miembro de establecimiento, a más tardar, a las 23:59 del mismo día de la octava semana siguiente.

Por ejemplo, si el vehículo sale del Estado miembro de establecimiento en cualquier momento del martes 29 de marzo de 2022, deberá estar de vuelta en cualquier centro operativo de la empresa en su Estado miembro de establecimiento a más tardar al final (23:59) del miércoles 25 de mayo de 2022.

(1) Reglamento (CEE, Euratom) n° 1182/71 del Consejo, de 3 de junio de 1971, por el que se deter-

minan las normas aplicables a los plazos, fechas y términos.

--¿Cómo se tienen en cuenta los días festivos y los fines de semana en el cálculo del periodo de 8 semanas?

--Según las normas de la UE sobre el cómputo de plazos, fechas y términos⁽¹⁾, si el último día de un plazo expresado en semanas es un día festivo, un domingo o un sábado, el plazo finaliza con la expiración de la última hora del siguiente día laborable. Dado que la obligación se refiere a la devolución del vehículo al Estado miembro de establecimiento, sólo son pertinentes los días festivos de ese Estado miembro.

En consecuencia, si el vehículo abandona el centro operativo en cualquier momento del viernes 25 de marzo de 2022, el plazo de 8 semanas terminaría el sábado 21 de mayo de 2022.

Sin embargo, como el último día de ese período es un sábado, se considera que el período finaliza a las 23h59 del siguiente día laborable, es decir, el lunes 23 de mayo de 2022.

(1) Reglamento (CEE, Euratom) n° 1182/71 del Consejo de 3 de junio de 1971 por el que se determinan las normas aplicables a los plazos, fechas y términos.



--¿Cómo debe demostrar la empresa de transporte que ha cumplido la obligación?

--Las autoridades competentes del Estado miembro en el que está establecida la empresa de transporte están obligadas a realizar los controles necesarios para verificar y controlar el cumplimiento del requisito establecido en el artículo 5, apartado 1, letra b), del Reglamento (CE) n° 1071/2009.

Las autoridades competentes de los demás Estados miembros en los que los vehículos están activos también deben comprobar el cumplimiento de dicho requisito. Para ello, pueden utilizar todos los medios proporcionados y eficaces para comprobar el cumplimiento de la obligación.



” MI CAMIÓN VA
HACIA EL FUTURO.
Y PARA ELLO SOLO NECESITA
UN DEPÓSITO LLENO.“

¡Hasta un
3,7%
menos de
consumo!

Sienta el nuevo MAN TGX.
Simply my truck.

Experimente la digitalización con un MAN TGX perfectamente conectado y eficiente. Equipado con un puesto de conducción inteligente y totalmente digital, innovadores sistemas de asistencia y el sistema de sustitución de espejos digitales MAN OptiView, está preparado para el futuro. Para una mayor eficiencia, el MAN TGX consigue un ahorro de combustible de hasta un 3,7% más. Y gracias a MAN Now, podrá actualizar su camión fácilmente desde MAN online, sin necesidad de acudir al taller. #SimplyMyTruck



Las empresas de transporte deben presentar pruebas claras de que los vehículos de que disponen regresan a uno de los centros operativos de su Estado miembro de establecimiento al menos en las ocho semanas siguientes a la salida del Estado miembro. Deben poder utilizar cualquier prueba para demostrar el cumplimiento de este requisito. En el caso de un control en carretera, la empresa debe tener siempre la posibilidad de demostrar el cumplimiento de la obligación en una fase posterior mediante documentos y pruebas disponibles en los locales de la empresa.

Las autoridades competentes del Estado miembro en el que esté establecida la empresa de transporte deben cooperar con cualquier otra autoridad a través del Sistema de Información del Mercado Interior, tal como se indica en la pregunta 9. La evaluación completa de estas pruebas la realizan las autoridades de control del Estado miembro donde está establecida la empresa, bajo el control de las autoridades judiciales pertinentes.

En la práctica, las empresas pueden presentar, a petición de las autoridades, cualquier documento que demuestre la ubicación del vehículo en el lugar de establecimiento en las últimas 8 semanas y/o cada 8 semanas. Estos documentos pueden ser, por ejemplo, los registros del tacógrafo o las listas de servicio de los conductores, o las cartas de porte.

--¿Pueden utilizarse los datos del tacógrafo como prueba?



--Los datos del tacógrafo pueden utilizarse para mostrar que un determinado vehículo regresó al Estado miembro en el que está establecida la empresa que lo tiene a su disposición en las 8 semanas anteriores. En el caso de los vehículos equipados con un tacógrafo inteligente de conformidad con el Reglamento (UE) no 165/2014, los datos del tacógrafo pueden utilizarse además para mostrar que el vehículo regresó a uno de los centros operativos de la empresa en ese Estado miembro. El control de los tacógrafos puede tener lugar durante los controles en carretera o en los locales, y es una forma fiable y eficaz de demostrar el cumplimiento de la norma sobre la devolución del vehículo.

En caso de control en carretera, la empresa debe tener siempre la posibilidad de demostrar el cumplimiento de la obligación en una fase posterior mediante documentos y pruebas disponibles en los locales de la empresa.

--¿Cómo debe ser la cooperación entre los Estados miembros?

--Cuando los datos disponibles en el vehículo o en el conductor no sean suficientes para certificar el cumplimiento o incumplimiento de las disposiciones de la norma de devolución del vehículo, el control del cumplimiento de la obligación de devolución del vehículo debe realizarse mediante la cooperación entre la autoridad de control de un Estado miembro en el que la empresa esté activa y las autoridades competentes del Estado miembro en el que esté establecida la empresa.

En efecto, las autoridades competentes de los Estados miembros tienen la obligación -en virtud del artículo 18 del Reglamento (CE) n° 1071/2009- de cooperar estrechamente y de prestarse rápidamente asistencia mutua y cualquier otra información pertinente para facilitar la aplicación y el cumplimiento de dicho Reglamento. Las autoridades competentes de cualquier Estado miembro deberán, en particular, responder a las solicitudes de información de todas las autoridades competentes de los demás Estados miembros y realizar controles, inspecciones e investigaciones sobre el cumplimiento por parte de los transportistas por carretera establecidos en su territorio del requisito de establecimiento efectivo y estable en un Estado miembro, incluso sobre la devolución del vehículo.

Esta cooperación administrativa y asistencia mutua entre las autoridades competentes de los Estados miembros se lleva a cabo a través del Sistema de Información del Mercado Interior (IMI), establecido por el Reglamento (UE) n° 1024/2012.■



MODIFICACIÓN DE LAS EXCEPCIONES AL USO DEL TACÓGRAFO Y DE LAS HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

El pasado 20 de septiembre de 2022, se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 729/2022, de 6 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.

Mediante este Real Decreto se hace valer por parte del Gobierno de España de la habilitación que da el Reglamento 165/2014 en su artículo 3.2 y el Reglamento 561/2006 en su artículo 13.1. y modifica las excepciones que ya existían en el artículo 2 del Real Decreto 640/2007.

Las excepciones quedan de la siguiente manera:

a) Transportes oficiales, definidos en el artículo 105 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

b) Transportes que tengan por objeto la recogida y entrega de envíos postales en el marco del servicio postal universal por proveedores de dicho servicio, siempre que la masa máxima autorizada del vehículo utilizado, incluida en su caso la de los remolques y semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, el transporte se desarrolle íntegramente dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la

empresa titular o arrendataria del vehículo y la conducción de vehículos no constituya la actividad principal del conductor, cuya categoría profesional habrá de ser la correspondiente a quienes se encargan de la recogida y reparto de la correspondencia postal.

c) Transportes realizados en vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de los servicios de alcantarillado, protección contra las inundaciones, abastecimiento de agua, mantenimiento de las redes de gas y electricidad, mantenimiento y conservación de carreteras, telégrafos y teléfonos, teledifusión y radiodifusión y detección de receptores y transmisores de radio y televisión.

d) Transportes realizados para la recogida y eliminación de residuos domésticos a domicilio íntegramente comprendidos en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

e) Transportes de mercancías de carácter privado complementario realizados en el marco de ►►►

su propia actividad empresarial por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras, que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa.

f) Transportes de carácter privado complementario realizados mediante la utilización de tractores agrícolas o forestales en el desarrollo de una actividad agrícola o forestal, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

g) Transportes de recogida de leche en las granjas o que tengan por objeto llevar a estas recipientes de leche o productos lácteos destinados a la alimentación del ganado, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

h) Transporte de animales vivos entre granjas y mercados locales, o entre mercados y mataderos locales, siempre que la distancia en línea recta entre origen y destino del transporte no sea superior a 100 kilómetros.

i) Transportes de carácter privado complementario de material de circo y atracciones de feria realizados en vehículos especialmente acondicionados para ello.

j) Traslado de exposiciones móviles instaladas a bordo de vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello y cuya finalidad principal sea su utilización con fines educativos cuando el vehículo se encuentre estacionado.

k) Transportes de fondos u objetos de valor en vehículos especialmente acondicionados y equipados para ello.

l) Transportes realizados en el desarrollo de cursos destinados al aprendizaje de la conducción o a la obtención del permiso de conducir o del certificado de aptitud profesional de los conductores mediante la utilización de vehículos especialmente equipados para ello, sin perjuicio de lo establecido en el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, y en el Real Decreto 1295/2003, de 17 de

octubre, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las escuelas particulares de conductores.

m) Transportes de mercancías realizados mediante vehículos propulsados por electricidad o gas natural o licuado, cuya masa máxima autorizada, incluida en su caso la de los remolques o semirremolques, no sea superior a 7,5 toneladas, siempre que se desarrollen íntegramente en un radio de 50 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

n) Transportes realizados por vehículos exclusivamente dedicados a la prestación de servicios que se desarrollen íntegramente en recintos cerrados dedicados a actividades distintas del transporte por carretera, tales como puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias.

o) Transportes íntegramente desarrollados en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla o en islas cuya superficie no supere los doscientos 50 kilómetros cuadrados, siempre que estas no se encuentren unidas al territorio peninsular por ningún puente, vado o túnel cuyo uso esté abierto a los vehículos de motor.

p) Transporte privado complementario de maquinaria de construcción para una empresa de construcción realizado mediante vehículos o conjunto de vehículos dentro de un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de operaciones de la empresa, siempre que la conducción de los vehículos no constituya la actividad principal del conductor.

q) Transporte de hormigón pre amasado en vehículos especialmente fabricados al efecto íntegramente comprendidos en un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa titular o arrendataria del vehículo.

LAS EXCEPCIONES CONTEMPLADAS EN ESTE ARTÍCULO SE EXTENDERÁN A LOS RECORRIDOS EN VACÍO QUE LOS VEHÍCULOS HAYAN DE REALIZAR NECESARIAMENTE COMO ANTECEDENTE O CONSECUENCIA DE LA REALIZACIÓN DE UNO DE LOS TRANSPORTES A LOS QUE DICHAS EXCEPCIONES SE ENCUENTRAN REFERIDAS.

Estas excepciones entraron en vigor al día siguiente de la publicación del Real Decreto, esto es, están vigentes desde el día 21 de septiembre de 2022. ■

Agente digitalizador
del Kit Digital



Tu Página web, tienda online y Redes Sociales

con nosotros, te puede salir

/ Presencia en internet y sitio web
/ Comercio electrónico
/ Gestión de redes sociales

SUBVENCIÓN DE
HASTA 12.000 € EN DIGITALIZACIÓN

PROGRAMA KIT DIGITAL CONFINANCIADO POR
LOS FONDOS NEXT GENERATION (EU) DEL
MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA



GRATIS

leaders
COMUNICACIÓN

30
AÑOS

MAS INFORMACIÓN_

T. 985 22 0 0 19

info@leaderscomunicacion.com

www.leaderscomunicacion.com

CETM pide al Gobierno la prórroga

de la rebaja de los combustibles

La Junta Directiva de la CETM ha acordado solicitar al Gobierno la prórroga de la rebaja de los 20 céntimos por litro de combustible para las empresas del sector, puesto que en las últimas semanas los precios han vuelto a dispararse y, ante la situación de incertidumbre que vivimos en estos momentos, parece que no habrá un cambio de tendencia en los próximos meses.

Con este horizonte por delante, es necesario que las empresas y autónomos del transporte de mercancías sigan contando con esta ayuda para poder hacer frente a estos altos costes y garantizar sus servicios, necesarios para el abastecimiento de la población y el bienestar de la economía española.

Nuevo ataque al sector

Por otra parte, la Junta Directiva de la CETM ha desaprobado las últimas declaraciones del director de la Dirección General de Tráfico (DGT), Pere Navarro, que ha propuesto eliminar los camiones de las carreteras para mejorar la seguridad vial.

No es la primera vez que el director de Tráfico hace este tipo de afirmaciones y el sector está harto de que se le culpabilice de la siniestralidad en las carreteras cuando, además, los datos demuestran todo lo contrario.

la Junta reclama mayor respeto para las empresas y autónomos del transporte de mercancías por carretera que, tal y como ha quedado demostrado durante la pandemia, son imprescindibles.

La CETM también apuesta por una movilidad sostenible en la que se trasladen las mercancías de la carretera al tren, siempre y cuando se posible y nuestros servicios no se resientan. ■



La DGT dejará de enviar notificaciones en papel

a las personas jurídicas a partir del 1 de noviembre

La Dirección General de Tráfico dejará de enviar notificaciones en papel a las personas jurídicas, es decir, empresas y sociedades, a partir del 1 de noviembre.

En consecuencia, para las empresas será obligatorio que antes de dicha fecha se den de alta en la Dirección Electrónica Vial (DEV) y así puedan recibir las notificaciones relacionadas con el procedimiento sancionador de tráfico.

Para tramitar el alta deberán contar con un certificado digital en vigor y facilitar al menos un

correo electrónico y un teléfono móvil. Se puede tramitar a través del siguiente enlace:

https://sedeapl.dgt.gob.es:9443/WEB_NTRA_CONSULTA/listadoNotificacionesIdiom

Si bien, según informa la DGT en el comunicado que está enviando a los afectados, a fecha de 1 de noviembre se asignará de oficio una dirección electrónica vial donde se realizarán las notificaciones.

En caso de que no se comunique a la DGT un correo electrónico y móvil, no se recibirán las notificaciones de las multas de tráfico.■

Comercial

Alchersán



Distribuidor para Asturias

KÄRCHER

makes a difference



www.alchersan.com

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



El 2023 verá llegar las zonas de bajas de emisiones en ciudades y municipios

Según lo establecido en la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética, las entidades locales deben establecer una Zona de Bajas Emisiones antes de 2023, es decir: los municipios de más de 50.000 habitantes, los territorios insulares y los municipios de más de 20.000 habitantes que superen los valores límite de contaminantes regulados, deberán delimitar sus Zonas de Bajas Emisiones.

La medida del establecimiento de las Zonas de Bajas Emisiones, además de en la Ley, también está prevista en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) y en el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica.

El MITECO ha publicado el documento final sobre las Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE), las cuales tienen como objetivo servir de guía para las entidades locales que deben establecer las mismas.

El análisis de la composición del parque circulante y las categorías dominantes en el tráfico local puede ayudar a establecer los criterios de restricción y circulación. El instrumento adecuado para establecer restricciones es el distin-



tivo ambiental de la Dirección General de Tráfico (DGT) del Ministerio del Interior, pues éste refleja los niveles de emisión de los vehículos, es visible y controlable, así como homogéneo para todo el territorio nacional. Así pues, la Ley 7 de 2021, de Cambio Climático y Transición Energética, estipula en su artículo 14 que las



“

“El análisis de la composición del parque circulante y las categorías dominantes en el tráfico local puede ayudar a establecer los criterios de restricción y circulación.”

restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos se aplicarán “conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente”. No obstante, los criterios de acceso y circulación deben ir encaminados a desincentivar lo máximo posible el acceso de vehículo privado motorizado en general, independientemente del distintivo ambiental que ostente.

Cuando se establecen limitaciones por etiquetado de vehículos, es importante contemplar el tratamiento de colectivos como taxis, servicios de vehículos con alquiler de conductor (VTC), vehículos profesionales de reparto de mercancías o de repartidores de compras por internet.

El acceso y circulación en la ZBE puede incorporar el pago de una tasa o peaje, cuya cuantía puede además variar en función de las condiciones del vehículo, en base al principio “quien contamina paga”. El peaje aparece como una medida efectiva para estimular el cambio modal y reducir el volumen de tráfico, puesto que traduce los impactos negativos del automóvil a términos económicos claramente perceptibles por la ciudadanía.

El peaje urbano genera un flujo de ingresos económicos constante que puede sustentar actuaciones persistentes en la mejora del espacio público para la movilidad peatonal, en el desarrollo de infraestructura ciclista y para el transporte público, así como la mejora del servicio de transporte público (por ejemplo, la contratación de más personal para poder mejorar las frecuencias). En este sentido, es una medida que ayuda a la redistribución de recursos, coherente con la pirámide de la movilidad.

Se podrán contemplar casos específicos como excepciones siempre y cuando no pongan en riesgo el cumplimiento de los objetivos de la ZBE. No obstante, es recomendable simplificar al máximo las excepciones, estableciendo posibles moratorias de carácter temporal tanto para maximizar el impacto, la contundencia y la comprensión, como para facilitar la gestión.

A continuación, se enumeran una serie de posibles excepciones que podría incorporar una ZBE:

Condiciones personales:

- Personas con movilidad reducida (PMR) y/o discapacidades reconocidas.
- Residentes: se procurarán limitar las excepciones al mínimo imprescindible y, en su caso, se establecerán horizontes temporales a las posibles moratorias.

Complementariamente, pueden plantearse alternativas como autorizaciones por un número limitado de días o periodos de gracia diferentes en función del nivel de renta del hogar, en aras de una transición ecológica socialmente justa.



Actividad o motivo del acceso:

- Asistencia a personas dependientes y taxis adaptados.
- Servicios públicos:
 - Emergencias
 - Limpieza
 - Recogida de basuras
 - Sanitarios
 - Otros
- Servicios de mudanzas o reparaciones del hogar

- Servicios de transporte colectivo a centros escolares
- Servicios de acceso colectivo a hoteles

En la graduación de estas excepciones se tendrá en cuenta que los requisitos mínimos deben ser tales que cumplan con los **objetivos de las ZBE (calidad del aire, cambio climático, ruido y salud)** en el menor tiempo posible y demostrar dicho calendario de cumplimiento.

Una ZBE debe resultar en una reducción del volumen de vehículos que puede acceder a dicha zona, por lo que sus necesidades de dotación de aparcamiento deben graduarse en consecuencia. La posible superficie liberada de aparcamiento podría emplearse para mejorar las condiciones para la movilidad activa (red peatonal, red ciclista, espacios estanciales) o para el transporte público. Asimismo, la propia reducción de aparcamientos, puede motivar el necesario cambio modal a medios de transporte más sostenibles y la recuperación del espacio público para otros usos.

El Sistema de Estacionamiento Regulado puede constituirse como una herramienta eficaz para reforzar la implementación de una ZBE. Para ello, la administración competente podrá determinar: la extensión de la zona de estacionamiento regulado, el establecimiento de un máximo de permanencia

Adicionalmente, se puede plantear una tasa o impuesto anual de elevada cuantía para permitir estacionar en la calle. Los precios podrán modularse atendiendo al distintivo ambiental del vehículo (menor coste para los menos emisores). Podrán existir varias categorías de estacionamiento para residentes o no residentes con tarifas y límites horarios diferenciados. ■



REVISIÓN Y PRECINTADO DE TACÓGRAFOS

TODAS LAS MARCAS

(DE DISCO Y DE TARJETA)



VENTA DE TACÓGRAFOS NUEVOS Y DE INTERCAMBIO
REPARACIÓN Y RECAMBIOS DE TACÓGRAFOS
DESCARGA DE TARJETAS
DISCOS, PAPEL, ETC. PARA TACÓGRAFOS



SERVICIO DE ENTREGA Y RECOGIDA DE PIEZAS

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

ALTERNADORES Y
PUESTAS EN MARCHA



TURBOS

TACÓGRAFOS
(ANALÓGICOS Y
DIGITALES)



CALEFACCIÓN
AUTÓNOMA

COLUMNA DIRECCIÓN
ELECTRICA



BOMBAS DE DIRECCIÓN
(HIDRÁULICA O
ELECTRICAS)

ENGRASES
CENTRALIZADOS



CAJAS DE DIRECCIÓN

COMPRESORES DE AIRE
ACONDICIONADO



HIDRÁULICA
NEUMÁTICA

LIMITADORES
DE VELOCIDAD



TRANSMISIONES

DIRECCIONES
ASISTIDAS



SUSPENSIONES
NEUMÁTICAS

ELECTRÓNICA



VENTILADORES



MOTORES

BOMBAS DE INYECCIÓN
E INYECTORES DIESEL Y
GASOLINA



CAJA DE CAMBIOS

EMBRAGUES Y
CONVERTIDORES



TRANSFERES
Y DIFERENCIALES



GRUPOS



PUENTE TRASERO

LIMPIEZA POR ULTRASONIDO DE PIEZAS METÁLICAS Y DE PLÁSTICO



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



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



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:



REPARACIONES

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

Taller de Inyección
Espíritu Santo

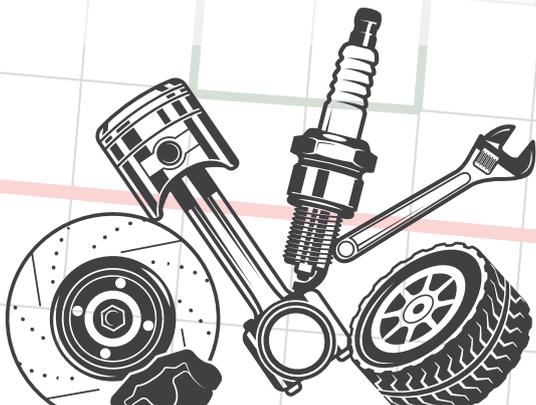
Polig. Espíritu Santo, Calle Bélgica 5

Tels. : 985 98 59 43

667 65 35 17 / 667 65 35 18

tallerdeinyeccionespiritasant@gmail.com

33010- Oviedo



REPARACIONES

**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



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:



**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

SERVICIOS AL TRANSPORTE

Comercial

AlchersAn
Distribuidor Kärcher para Asturias

KÄRCHER 1997 25 AÑOS 2022

makes a difference

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

RECAMBIOS Y ACCESORIOS

EUROMASTER Mantenimiento del vehículo

NEUMÁTICOS FANJUL

ESPECIALISTAS EN SEGUIMIENTO DE FLOTAS Y MANTENIMIENTO DE SU VEHÍCULO

Asistencia 24 horas: 606 98 49 32 / 33

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

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

VEHÍCULOS

LA EVOLUCIÓN CONTINÚA
NUEVO RENAULT TRUCKS T-ENERGY 10
LA APUESTA DEFINITIVA

VEHINSA
RENAULT TRUCKS

VEHINSA
Trav. La Industria, 23
33401 Avilés
Tfno.: 985 566 646
comercial@vehinsa.com

CONSIGUE HASTA UN 10% DE AHORRO DE COMBUSTIBLE CON TU RENAULT TRUCKS T-ENERGY 10

SERVICIOS EMPRESARIALES

ASCOR
CORREDURÍA DE SEGUROS, S.A.

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

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

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

www.ascorseguros.com

MAN

VEHÍCULOS INDUSTRIALES OVIEDO, S.L.

C/Peña Salón, 32. Polígono de Silvot,
33192 Llanera (Asturias)
Tel: 985 73 22 57

www.man.eu

KIT DIGITAL

leaders
COMUNICACIÓN

Ayudas a pymes y autónomos para impulsar servicios digitales

Nuestras soluciones:

¡¡¡Hasta 12.000€ para digitalizar tu empresa!!!

- Comercio electrónico
- Sitio web y presencia en internet
- Gestión de redes sociales

red.es KIT DIGITAL

KÖGEL

NOVUM: LIGHT & STRONG

MÁS ROBUSTO COMO REFLEJO
DE LA INNOVACIÓN
BECAUSE WE CARE!*



KÖGEL CARGO RAIL

- ✓ transporte ferroviario sostenible
- ✓ fiabilidad excepcional
- ✓ equipamiento sectorial óptimo



*consulte la información adicional
en: www.koegel.com/CO2

www.koegel.es