

TRANSPORTE ^{#32}

deASTURIAS.es

LA REVISTA DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ASTURIAS

4
ASETRA
CETM ASTURIAS

Éxito
rotundo

17 de NOVIEMBRE de 2023



VIII FORO TRANSPORTE MULTIMODAL

CORREDORES EUROPEOS: EL CORREDOR
ATLÁNTICO DESDE LA PERSPECTIVA DE LAS
INFRAESTRUCTURAS Y DE LOS SERVICIOS DE
TRANSPORTE MULTIMODAL

GIJÓN (ASTURIAS)
Recinto Ferial Luis Adaro
(Feria de Muestras de Gijón)



El Corredor Atlántico, **gran**
protagonista de la Jornada

La inauguración de la
variante del Pajares, **abre**
nuevas perspectivas

Incluye CALENDARIO
LABORAL 2024

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



ASCOR
CORREDORÍA DE SEGUROS, S.A.

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

www.ascorseguros.com



POLIZA DE GRUPO ASETRA para auto-camiones

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

PLAN DE PROTECCIÓN ESPECIAL PARA AUTÓNOMOS

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

SEGURO MULTIRRIESGO EMPRESA para

- Naves industriales
- Locales de negocio
- Oficinas

CONVENIO COLECTIVO DEL SECTOR

PROGRAMA ESPECIAL
DE SEGUROS
ASETRA

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





Ovidio de la Roza Braga
Presidente de ASETRA y CETM

Colaboración sincera, realista y concreta

Muy cerca ya terminar el año, hemos tenido la oportunidad de celebrar la octava edición del Foro Multimodal, que celebramos en Gijón, en las instalaciones del recinto ferial, desde el año 2012.

La convocatoria de este mes de noviembre, en concreto, ha sido una de las que mayor poder de convocatoria ha registrado, así como muchísima atención por parte de los medios de comunicación asturianos. No en vano, ha precedido en algo más de una semana a la inauguración de la Variante de Pajares, un hecho histórico que la gran mayoría de los asturianos han venido reclamando durante más de un siglo.

En el transcurso del Foro, hemos comprobado el interés que despierta y las oportunidades que puede suponer para las empresas y economía asturianas, pero sin llamarnos a engaño. Esta infraestructura ferroviaria, que seguramente debería haber estado terminada hace más de 25 años, no va a ser la panacea a los problemas de los asturianos. De hecho, desde el punto de vista del transporte de mercancías, dadas nuestras características geográficas, la eficiencia del transporte por carretera, y estructura de costes que ofrece a las empresas, seguramente no va a cambiar demasiado nuestra realidad actual. Otra cosa es lo que pueda suponernos a todos los ciudadanos de comodidad y rapidez a la hora de desplazamientos, apertura de horizontes en el diseño del Corredor Atlántico, que fue también protagonista de nuestro Foro, y la oportunidad que debidamente organizado y con la adecuada dimensión cultural e internacional, aporte a nuestro sector turístico y de servicios.

Asturias alcanzará el 2024 aún con grandes retos pendientes, algunos de ellos puestos de manifiesto en nuestro encuentro, como las deficientes infraestructuras interiores, retraso continuado en la puesta en marcha de la ZALIA, consolidación de nuestros puertos y recuperación de la autopista Del Mar, Gijón-Nantes y otros, por no mentados no menos preocupantes, como la pérdida de población en gran

parte de la región, éxodo juvenil y por tanto, fuga de talentos, elevadas cifras de paro frente a ausencia de profesionales para ocupar decenas de empleos en sectores clave, como puede ser el nuestro, etc, etc. Nos preocupa especialmente también la pérdida de competitividad, respecto a otras comunidades con mejores condiciones de fiscalidad por poner un ejemplo, y la posibilidad de que Asturias pueda quedar aún más relegada y/o discriminada, en el escenario que establezcan los nuevos pactos de gobierno.

Como se habló asimismo en el Foro, la colaboración público privada será decisiva para superar todos estos escollos y afrontar el futuro con más optimismo. Aunque no es un discurso cómodo, en los últimos meses, desde Asetra hemos advertido y comunicado un descenso importante en nuestra cartera de pedidos, lo que lejos del discurso agorero que se nos achaca, debería ser una señal de alarma para todos los estamentos.

Como también manifesté en el transcurso de mi intervención, quien demande nuestra colaboración para hacer frente a todos estos retos, contará decididamente con ella, comenzando por el recién creado nuevo Ministerio, a cuyo titular desde CETM hemos solicitado ya una pronta reunión para retomar la agenda de trabajo aprobada en los acuerdos del pasado año, que quedó pendiente tras las Elecciones Generales.

La misma voluntad de colaboración y diálogo hacemos extensiva para con la Consejería de Fomento y Ayuntamiento, cuyos representantes nos acompañaron también en nuestro encuentro. Un apoyo sincero, pero realista y certero, que siempre pondrá en valor y defenderá por encima de todo los intereses de nuestro sector y nuestras empresas.

Gracias a todos por haber estado ahí, y muy especialmente a nuestros patrocinadores, colaboradores y equipos de Transporte Profesional, CETM y Asetra, que han puesto todo de su parte para el rotundo éxito de este evento. ■



VIII Foro de Transporte Multimodal, éxito de convocatoria, contenidos y repercusión en medios

CON GRAN ÉXITO DE PÚBLICO, CONTENIDOS Y REPERCUSIÓN MEDIÁTICA, GIJÓN ACOGIÓ UN AÑO MÁS LA CELEBRACIÓN DEL VIII FORO DE TRANSPORTE MULTIMODAL, ORGANIZADO POR ASETRA JUNTO A CETM MULTIMODAL Y TRANSPORTE PROFESIONAL.

En el transcurso de la misma se analizaron pormenorizadamente y desde las más distintas perspectivas, los grandes retos que el Corredor Atlántico supondrá para las economías de todas las comunidades autónomas que comprende y muy especialmente para Asturias, en vísperas de la inauguración de la Variante de Pajares.

A lo largo de la Jornada de dicho viernes, un inigualable plantel de expertos, entre los que se encontraban representantes de los diferentes modos de transporte, de la industria y de las empresas, así como de las administraciones central y autonómica, abordaron las posibilidades y oportu-

nidades debatirán sobre los retos y oportunidades que ofrece esta importante vía de comunicación multidisciplinar. El Corredor Atlántico, uno de los nueve que conforman la Red Transeuropea de Transportes, es el corredor ferroviario de pasajeros y mercancías que conecta los puertos de la fachada atlántica con el interior y el resto de Europa y que deberá estar concluido en 2031. Será una de las tres principales redes de transporte tanto de personas como de mercancías de la península ibérica con el resto del continente europeo.

Asimismo, el papel de los diferentes nodos, con la carretera como eje vertebrador, las infraestructuras lineales y nodales, la normativa, los servi-



cios de transporte multimodales, fueron igualmente protagonistas del programa de la jornada.

La presentación de la misma corrió a cargo del presidente de ASETRA y CETM que estuvo acompañado en la mesa inaugural por Pelayo Barcia Castañón (Concejal Delegado de Tráfico, Movilidad y Transporte Público del Excmo. Ayuntamiento de Gijón) y Arantza Fernández Páramo (Directora General de Transportes del Principado de Asturias).

Entre otros muchos asuntos, de la Roza reiteró su conocida apuesta por Asturias como centro logístico clave del norte de España, y la puesta en marcha de forma definitiva de una de la infraestructuras más injustamente retrasada durante décadas, pero imprescindible para el desarrollo sectorial, la Zalia.

“El guante” de su intervención fue recogido muy pocas horas después, en el acto de clausu-



ra, por el consejero de Fomento del Principado, Alejandro Calvo que resaltó la relevancia de la Variante de Pajares y del corredor atlántico ferroviario, como elementos cruciales para el fortalecimiento del sector del transporte y de toda la economía regional, al presentársele una gran oportunidad de integrarse en las grandes redes de comunicación europeas y promover una movilidad sostenible y digital.

El consejero también se refirió a otros temas clave a resolver en colaboración con el Gobierno de España, como el desarrollo de la red de carreteras, los puertos de Gijón y Avilés, y el centro logístico de la Zalia, incluyendo la terminal intermodal de mercancías Interzalia, para integrar diferentes modos de transporte y facilitar la transferencia de mercancías.

La primera de las mesas de debate estuvo precedida de la intervención de José Antonio Sebastián Ruiz, Comisionado del Gobierno para el Corredor Atlántico- MITMA, quién resaltó la importancia de la Variante de Pajares para el tránsito del transporte de mercancías que aprovechará la infraestructura que deja el actual tren de pasajeros.

A continuación intervinieron, Ainhoa Puebla, Directora de Subvenciones y Proyectos en Autoridad Portuaria de Gijón, Santiago Rodríguez Vega, Presidente de la Autoridad Portuaria de Avilés, Fernando Pérez Aguado, Presidente de la Asociación de las Sociedades Gestoras de los Enclaves Logísticos de Castilla y León - CYLOG y María Calvo Carvajal, Presidenta Federación





Asturiana de Empresarios - FADE, moderados todos ellos por Ramón Vázquez Negro, Presidente de ACTE y Vicepresidente de CETM MULTIMODAL,

Ainhoa Puebla afirmó querer para Gijón un puerto “conectado, digitalizado y descongestionado, a la vez que se avanza en eficiencia energética y se fomenta la conexión con otros modos”, en tanto Santiago Rodríguez definió al de Avilés como netamente industrial, considerándose afortunado, lejos de rivalidades entre entidades, de que Gijón esté incluido en la Red Transeuropea de Transportes.

En el contexto asturiano, la presidenta de FADE, se refirió por su parte a los beneficios que la Variante de Pajares va a suponer para la mayoría de las empresas de la región, ayudando a mejorar su competitividad.

Insistió también en la necesidad de concluir la Zalia, consolidar nuestros puertos como salidas naturales a las mercancías de la meseta y recuperar la autopista del mar Gijón-Nantes.

SEGUNDAS MESAS DE DEBATE

La segunda mesa de debate se dividió en dos partes y tipos de intervenciones, pero se centró aún más específicamente en los servicios de transporte de mercancías, con la participación de los representantes de la administración, empresas de transporte y operadores logísticos.

En la primera, participaron Antonio Aguilar, Subdirector General de Promoción del Transporte de Mercancías - ADIF y Oficina de Apoyo y Asesoramiento para la puesta en marcha de servicios de Autopista Ferroviaria, Miguel Ángel





A mitad de mañana, todos los asistentes tuvieron la oportunidad de degustar un café, visitar los stands profesionales que se instalaron en la sala anexa al salón de actos y dedicar unos minutos al “networking” o intercambio de saludos y experiencias.

Fañanas, Director de Desarrollo de Negocio de Medway Iberia - Grupo MSC, Adrián Fariña Castellanos, Responsable de Transporte Corporativo CAPSA) y Juan López Guardado, responsable de Logística de Asturias ArcelorMittal.

Las ventajas y desventajas de ambos nodos, estuvieron sobre la mesa, los respectivos costes y problemas en general que implica la coordinación del transporte por carretera y el transporte ferroviario.





“

De la Roza reiteró su conocida apuesta por Asturias como centro logístico clave del norte de España, y la puesta en marcha de forma definitiva de una de la infraestructuras más injustamente retrasada durante décadas, pero imprescindible para el desarrollo sectorial, la Zalia.

Los representantes ferroviarios, aseguraron que este es el momento histórico de usar el tren para el transporte mercancías y que las inversiones que se están realizando posibilitarán un crecimiento exponencial del mismo, en tanto desde las empresas se pone el acento en el ajuste de costes y facilidades logísticas, pero también la confianza en que el Corredor Atlántico va a ser “fundamental y una oportunidad de mejora en toda nuestra cadena de suministro”.

En la mesa 2, participaron Carmelo González Sayas, Presidente de CONETRANS y del Comité Nacional del Transporte por Carretera - CNTC, Juan Diego Pedrero Presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas - AEF, Juan Castellet San Miguel, Presidente CETM Multimodal, Antonio Pérez Millán, CEO de la Sociedad Ibérica de Transporte Intermodal COMBIBERIA y Julián Mata Benselán, Gerente de Mercado de Intermodal de Renfe Mercancías). En el transcurso de la misma, se habló también de que los resultados óptimos se conseguirán armonizando ambos modos, con mayor colaboración entre ellos e incrementando la colaboración público-privada.

No en vano, como luego destacaría en sus conclusiones el presidente de CETM Multimodal, “La multimodalidad se fundamenta en la colaboración entre modos de transporte, teniendo un papel fundamental en esta colaboración el transporte por carretera, pues el ferrocarril y el barco tienen que ser herramientas al servicio del transportista, jamás contra él”.



ACTO DE CLAUSURA. Jaime Moreno, director general de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes; Ovidio de la Roza, presidente de Asetra; Alejandro Calvo, consejero de Fomento, y Juan Castellet, presidente de CETM Multimodal.

Incrementar esta colaboración y dar un sincero apoyo a todos los agentes de la cadena de transporte, fue también el principal de los mensajes trasladados al auditorio por el Director General de Transporte Terrestre - MITMA, Jaime Moreno García-Cano, que quiso acompañar en esta octava edición del Foro al transporte de mercancías.

El acto de clausura, finalmente, corrió a cargo de Juan Castellet San Miguel, Presidente de CETM Multimodal y Alejandro Jesús Calvo Rodríguez, Consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios del Principado de Asturias. Ambos dieron la enhorabuena a Ovidio de la Roza y a ASETRA, cuya junta directiva asistió prácticamente en pleno a la jornada, por el éxito de la misma. ■

¿Qué es CETM Multimodal?

“CETM Multimodal engloba a operadores de transporte intermodal, a empresas vinculadas directa o indirectamente al tráfico multimodal, o que están interesadas en aproximarse a este modo de transporte, también a empresas ferroviarias y a compañías navieras.

El objetivo, como es de suponer es la defensa y el desarrollo de esta modalidad de transporte, proponiendo acciones ante la Administración, aunque raramente nos escucha, fomentando el conocimiento del sistema, informando de las novedades a sus socios y promo-

viendo un punto de encuentro que permita la colaboración entre los agentes implicados.

Quiero aprovechar para incluir una cuña publicitaria y es que en estos momentos no contamos, como deseáramos, con ningún representante del sector marítimo y, por tanto, invito a los que me puedan escuchar a que se unan a la asociación.

¿Qué aporta a CETM M?

Una oportunidad por la posibilidad que abre de la utilización del sistema para que los operadores de transporte por carretera puedan subirse al tren. De todos modos quiero destacar que una infraestructura es diferente de una oferta de servicio. El Estado está creando infraestructuras pero la iniciativa privada tiene que poner los servicios en funcionamiento y, para ello, el sistema tienen que darse las condiciones adecuadas, eso también es responsabilidad del Estado”. ■

Juan Castellet San Miguel





<< ONDA CERO

RTPA >>



<< ASTURIAS MUNDIAL



DIARIO DEL PUERTO >>



<< LA VANGUARDIA



Primera reunión con el Consejero de Fomento, Alejandro Calvo

El consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios, Alejandro Calvo, como máximo responsable del sector transporte en el Principado recibió a mediados del mes de septiembre al presidente de ASETRA para evaluar la situación general del mismo, tras anunciar en el mes de julio su continuidad en la citada consejería, asumiendo más tareas que en la pasada legislatura.

El encuentro con Ovidio de la Roza sirvió para poner encima de la mesa las necesidades del sector, muchas de ellas de índole nacional que el equipo de Alejandro Calvo se ha mostrado dispuesto a trasladar y defender en Madrid. Se trata, explicaron ambos, de ayudas para asumir las dificultades derivadas por el incremento de los costes que garanticen márgenes de beneficio adecuados. También se trabaja en garantizar que el sector del pueda beneficiarse del impacto económico que se prevé que vaya a generar la llegada de la Alta Velocidad a Asturias. Los transportistas piden también un impulso a la ZALIA y la conexión de la A-II con la 'Y'.

Alejandro Calvo es ingeniero agrónomo e ingeniero técnico agrícola, con másteres en Ganadería y Desa-

rollo Rural y en Viticultura, Enología y Marketing. En la legislatura pasada estuvo al frente de la Consejería de Medio Rural y Cohesión Territorial. En la Administración también ha desempeñado las tareas de director general de Política Forestal (2008), director-gerente de la Sociedad Gestión de Infraestructuras Culturales, Turísticas y Deportivas (2009-2012), viceconsejero de Cultura y Deporte (2012-2015) y director-gerente de la Sociedad Pública de Gestión y Promoción Turística y Cultural (2015-2019). Actualmente, preside el Consejo de la Movilidad del Principado de Asturias, órgano superior de participación, asesoramiento, consulta y debate sectorial en los asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes en sus diferentes modos y a la movilidad en el Principado de Asturias. ■

Arantza Fernández Páramo, nueva Directora General de Transportes

Desde finales del mes de agosto, Arantza Fernández Páramo forma parte del equipo del Consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios del Gobierno de Asturias, Alejandro Calvo, como directora general de Transportes del Principado de Asturias.

Arantza Fernández Páramo, nacida en Bilbao en 1977, pero de origen asturiano, ha estado al frente de la Dirección General de la Corporación Asturiana de Transporte (CAR), desde el año 2007. En la patronal de transporte de viajeros de Asturias, además de las labores de gerencia, desempeñó la representación institucional de la misma ante las Administraciones Públicas,

organizaciones empresariales y sindicales y medios de comunicación.

Es Licenciada en Derecho por la Universidad Autónoma de Madrid y opositora a la carrera judicial y fiscal (turno libre), cuenta con un Master en Transporte y Gestión Logística por la Universidad de Oviedo, el Título de competencia profesional para el ejercicio de las actividades de transporte nacional e internacional de viajeros y mercancías y el Título de Gestor de Comercio Exterior por ASTUREX (Sociedad de Promoción Exterior del Principado de Asturias) dentro de sus programas de apoyo a la Exportación.

Ha sido vocal de la Junta Directi-



va de CONFEBUS, del Consejo de Administración del Consorcio de Transportes de Asturias desde 2007, de la Junta Directiva de la Federación Asturiana de Empresarios (FADE) y de la Junta Arbitral del Transporte del Principado de Asturias, entre otras responsabilidades. ■



Ovidio de la Roza, vicepresidente de la asociación para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC SPAIN)

Roza, presidente de la CETM, fue nombrado vicepresidente de SPC Spain, junto a Jaime Luezas, representante de Puertos del Estado, quienes aportarán su vasta experiencia y conocimientos al equipo directivo.

Durante la Asamblea se abordaron temas de gran relevancia para el sector. Uno de los puntos destacados fue la anunciada Conferencia Anual Internacional que SPC Spain organizará el 28 de noviembre en el puerto de Huelva, titulada «TRANSPORTE MA-

RÍTIMO DE CORTA DISTANCIA, EFICIENCIA, SOSTENIBILIDAD Y CONECTIVIDAD AL SERVICIO DE LAS CADENAS LOGÍSTICAS MARÍTIMO TERRESTRES».

Además, se presentaron los últimos datos del Observatorio Estadístico del Transporte Marítimo de Corta Distancia en España, que revelaron una tendencia mixta en el sector. En el primer semestre de 2023, el transporte marítimo de corta distancia en España experimentó una disminución del 4,9% en comparación con el mismo período de 2022. ■

La Asociación Española para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain) celebró su Asamblea General el pasado mes de septiembre, en el transcurso de la cual, Elena Seco, representante de ANAVE, fue reelegida como presidenta de la asociación y Ovidio de la



DÍA DEL TRANSPORTE EN LA FERIA Y HOMENAJE A LOS AUTONOMOS

El pasado 11 de agosto, los transportistas asturianos convocados por ASETRA celebraron de nuevo la Jornada del sector en la Feria de Muestras de Asturias. Una tradición que ha cumplido ya cerca de cuatro décadas y en el transcurso de la cual se hace, coincidiendo justo con la mitad del año, balance del ejercicio y se esbozan perspectivas para el segundo semestre del año.

El día del Transporte reunió a un centenar de profesionales que siguieron las diversas intervenciones en el salón de actos y posteriormente, tras visita a la feria, compartieron una espicha asturiana.

El consejero de Fomento asistió a la clausura del evento, manifestando su apoyo al mantenimiento y desarrollo del sector, como elemento estratégico clave de la economía asturiana. También participaron en

el acto, representantes del Ayuntamiento de Gijón y la institución cameral.

En el transcurso de su intervención, el presidente de ASETRA, Ovidio de la Roza, se mostró ciertamente pesimista con los datos recogidos durante la primera mitad del ejercicio augurando un mal otoño para las empresas.

Según sus cálculos, la demanda cayó en un 14 por ciento con respecto al 2022, a causa en gran parte de



la gran dependencia que el sector tiene de Arcelor, “actualmente con cartera plana de pedidos, situación que puede continuar hasta finales de este año”.

Se refirió también a la situación política a nivel nacional y al estancamiento que la misma ha supuesto

para la agenda de trabajo y negociaciones abiertas con los representantes sectoriales, sobre la falta de conductores, la transición energética, y normativa específica.

PREMIOS CEAT

En su calidad de presidente de la Confederación de Autónomos, CEAT-Asturias, Ovidio de la Roza había participado minutos antes en la entrega de los premios al Empresario Autónomo del Año y a la Trayectoria Empresarial en las mismas instalaciones feriales.

Pedro Mayo, Francisco Lorenzo y Unai Ibaseta, del Hospital Veterinario Menes, fueron reconocidos con el premio al Empresario Autónomo del Año, mientras que Araceli Estrada Corte, de Transinsa recibió el galardón a la Trayectoria Empresarial.

Lo hizo, según sus palabras con mucha alegría, destacando lo mejor de su larga trayectoria en el segmento de ambulancias, integrado como actividad de transporte, también en ASETRA, organización a la que la familia de Araceli ha estado siempre muy cercana.

«Estoy muy contenta, pues no me lo esperaba. No sé de quién fue la idea de pensar en mí para este premio. Empecé con una ambulancia y le pregunté a mi marido, que era taxista: -¿quién la va a conducir?- Él no se lo pensó y me dijo, tú. Y así he estado durante 20 años, he sido muy feliz con mi vida en la ambulancia, es mundo muy atrayente» como recordó muy emocionada. ■





Calendario de implementación del nuevo Tacógrafo Inteligente de Segunda Generación

Tal como se regula en la normativa Europea del paquete de movilidad, los nuevos tacógrafos inteligentes de segunda generación tienen el siguiente calendario de implementación:

A partir del 21 de agosto de 2023, todos los camiones y autobuses de nueva matriculación, que posean un peso de 3,5 toneladas o más, deberán estar equipados con un tacógrafo inteligente de segunda generación.

A partir del 31 de diciembre de 2024, todos los vehículos destinados al transporte internacional que lleven incorporado un aparato tacógrafo analógico o digital no inteligente, deben sustituirlo por un tacógrafo inteligente de segunda generación.

A partir del 21 de agosto de 2025, todos los vehículos destinados al transporte internacional que lleven incorporado un aparato tacógrafo digital inteligente de primera generación, deben sustituirlo por un tacógrafo inteligente de segunda generación.

A partir del 1 de julio de 2026 todos los camiones de nueva matriculación que tengan una MMA entre 2,5 y 3,5 toneladas deberán estar equipados con el tacógrafo inteligente de segunda generación.

La nueva normativa impone el nuevo tacógrafo inteligente de segunda generación sólo a los vehículos que realicen transporte internacional o servicios de transporte que necesiten cruzar la frontera hacia un estado miembro. Los vehículos que sólo realizan transporte

dentro del territorio español no se encuentran sometidos, en principio, a esta normativa.

Las novedades más destacables que incorporan los tacógrafos inteligentes de segunda generación son:

- Registra automáticamente el cruce de fronteras, este tipo de tacógrafo será compatible con los servicios de localización prestados por Galileo, por el sistema europeo de navegación por complemento geostacionario (EGNOS), o con otros sistemas de navegación por satélite, por lo que capta de manera continua la posición del vehículo.
- Con la implantación de este tacógrafo inteligente de segunda generación se procederá a la ampliación del período de comprobación a bordo de los vehículos desde los actuales 28 días hasta los 56 días. Dicha exigencia legal no entrará en vigor hasta el 31 de Diciembre de 2024, por lo que hasta esa fecha seguirá siendo exigible llevar a bordo los registros de los últimos 28 días.
- Permite que los datos generados por el tacógrafo y la tarjeta del tacógrafo puedan ser descargados y utilizados por un dispositivo externo sin necesidad de paralizar el camión.
- Incorpora un sistema de mayor seguridad que garantiza el uso correcto del tacógrafo y evita la alteración de la información.
- Se incrementan los parámetros de control. ■

ENERO

L	M	X	T	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

FEBRERO

L	M	X	T	V	S	D
		1	2	3	4	
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29			

MARZO

L	M	X	T	V	S	D
			1	2	3	
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

ABRIL

L	M	X	T	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

MAYO

L	M	X	T	V	S	D
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

JUNIO

L	M	X	T	V	S	D
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

JULIO

L	M	X	T	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

AGOSTO

L	M	X	T	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

SEPTIEMBRE

L	M	X	T	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29

OCTUBRE

L	M	X	T	V	S	D
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

NOVIEMBRE

L	M	X	T	V	S	D
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

DICIEMBRE

L	M	X	T	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29

FIESTAS DE ÁMBITO NACIONAL Y AUTONÓMICO

Resolución de 23 de octubre de 2023, de la Dirección General de Trabajo, por la que se publica la relación de fiestas laborales para el año 2024.

FIESTAS LOCALES

Resolución de 12 de abril de 2023, de la Consejería de Industria, Empleo y Promoción Económica, por la que se aprueba el Calendario de Fiestas Locales para el año 2024 en la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias.

FIESTAS LOCALES Días: _____

VACACIONES ANUALES Días: _____



ASETRA
GETM ASTURIAS

ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE, LOGÍSTICA,

Y
LABORAL
OO DE ASTURIAS

24



internaves

FESTIVIDADES LOCALES

Vistas las propuestas de Fiestas Locales formuladas por los distintos Ayuntamientos del Principado, la Consejería de Industria, Empleo y Promoción Económica, dispone declarar para el año 2024 Fiestas de carácter Local retribuibles y no recuperables en los distintos términos municipales y con la extensión que en su caso se indica, las siguientes:

OVIEDO	21 de mayo	Martes de Campo	
	21 de septiembre	San Mateo	
ALLANDE	8 de julio	Fiesta de San Cristóbal	
	9 de septiembre	Día posterior a la fiesta del Avellano	
ALLER	11 de noviembre	San Martín de Moreda	
	17 de noviembre	El Mercado de Cabanaquinta	
AMIEVA	13 de junio	San Antonio en Sames	
	25 de julio	Santiago en Vis	
AVILÉS	1 de abril	Lunes de Pascua	
	28 de agosto	San Agustín	
BELMONTE DE MIRANDA	13 de mayo		
	26 de agosto	San Antonio, La Gira	
BIWENES	21 de octubre	Ferres de San Julián	
	4 de diciembre	Commemoración de Santa Bárbara	
BOAL	29 de Mayo	Festividad de San Fernando	
	25 de julio	Festividad de Santiago	
CABRALES	5 de julio	Commemoración 150 aniversario del nacimiento D. Miguel Rojo Borbollota	
	5 de agosto	Commemoración 120 aniversario primera escalada al Picu Urriellu	
CABRANES	13 de Mayo	San Francisco y 45.º Festival del Arroz con Leche.	
	26 de agosto	Carmen de Torazu y Jira de Incós	
CANDAMO	2 de febrero	Las Candelas	
	10 de junio	Lunes siguiente al Festival de la Fresa	
CANGAS DEL NARCEA	16 de julio	Fiesta del Carmen	
	22 de julio	La Magdalena	
CANGAS DE ONÍS	13 de junio	Fiesta de San Antonio	
	25 de julio	Fiesta del Pastor	
CARAVIA	29 de julio	Lunes siguiente a la Fiesta de Santiago	
	2 de septiembre	Lunes siguiente a la Fiesta de la Consolación	
CARREÑO	1 de agosto	Fiesta de San Félix	
	14 de septiembre	Festividad del Cristo de Candás	
CASO	24 de junio	Lunes-San Juan	
	8 de octubre	Martes-Ferías Ganaderas	
CASTRILLÓN	1 de abril	Lunes de Pascua	
	8 de julio	Día de Castrillón	
CASTROPOL	25 de julio	Festividad de Santiago Apóstol	
	16 de agosto	Festividad de San Roque	
COANA	24 de junio	San Juan	
	27 de septiembre	San Cosme y San Damián	
COLONGA	8 de julio	Festividad de la Virgen de Loreto	
	20 de agosto	Festividad de San Roque	
CORVERA DE ASTURIAS	24 de junio	Lunes-San Juan	
	6 de septiembre	Viernes-Fiestas Populares de Corvera	

NOREÑA	22 de abril	Festividad de San Marcos	
	16 de septiembre	Festividad del Ecce-Homo	
ONÍS	25 de julio	Santiago	
	5 de agosto	Nuestra Señora de las Nieves	
PARRES	22 de Mayo	Festividad de Santa Rita de Casia	
	29 de julio	Día del Bollín	
PEÑAMELLERA ALTA	14 de octubre	San Fausto	
	11 de noviembre	San Millán	
PEÑAMELLERA BAJA	16 de agosto	Fiesta de San Roque	
	23 de septiembre	Lunes después de San Cipriano	
PESOZ	16 de agosto		
	31 de octubre		
	13 de junio	San Antonio en Infiesto y resto del Concejo	
	15 de octubre	Sta. Teresa en Infiesto y resto del Concejo	
PILONA	31 de Mayo	En Villamayor (Corpus Christi)	
	3 de junio	En Villamayor (Corpus Christi)	
	28 de junio	San Pedro, en Sebares	
	16 de agosto	En Sebares	
PONGA	16 de agosto	Nuestra Sra. de la Asunción	
	10 de septiembre	Virgen de Arcenorio	
PRAVIA	30 de mayo	Jueves, Corpus Christi	
	6 de septiembre	Miércoles, Festividad del Santísimo Cristo de Misericordia	
PROAZA	24 de junio	San Juan	
	13 de septiembre	Vispera de El Cristo	
QUIRÓS	19 de marzo	Martes-San José	
	30 de septiembre	Lunes-San Miguel	
RIBADEVA	19 de marzo	Para todo el Término Municipal. La propia Fiesta Mayor o Patronal de cada pueblo con ámbito sólo a su localidad. En caso de que ésta caiga el fin de semana o festivo pasará a su inmediato hábil siguiente.	
RIBADESELLA	13 de febrero	Martes de Carnaval	
	24 de junio	San Juan	
RIBERA DE ARRIBA	21 de mayo	Día de los Mayores	
	13 de diciembre	Santa Lucía	
RIOSA	13 de junio	San Antonio	
	4 de octubre	Ntra. Sra. del Rosario	
	30 de abril	Martes de Ferias en todo el Concejo	
SALAS	24 de junio	Festividad San Juan Bautista en Cornellana	
	8 de julio	Festividad de San Vicente -La Festoma en La Espina	
	26 de agosto	Festividad del Bollo en Salas	
	13 de febrero	Martes de Carnaval en todo el Concejo	

DESCUBRE UNA EFICIENCIA EXTRAORDINARIA.



Impulsa tu negocio con un ahorro de combustible de hasta un 6%*.

Con la nueva actualización del motor D26, los camiones MAN de larga distancia ofrecen una reducción del consumo de combustible de hasta un 3,3%*. Además, las innovaciones MAN para mejorar la eficiencia, como la optimización de la aerodinámica y el MAN EfficientCruise® con PredictiveDrive, aumentan el ahorro total de combustible hasta un 6%*. Añádele los nuevos sistemas de seguridad y tendrás una de las mejores ofertas del sector. Más información: www.truck.man

#SimplyMyTruck

*Sólo aplicable a tractores de larga distancia Euro VIe.





Sistema interno de Información de CETM y ASETRA-CETM ASTURIAS

EL PASADO 13 DE MARZO DE 2023 ENTRÓ EN VIGOR LA LEY 2/2023 DE 20 DE FEBRERO, REGULADORA DE LA PROTECCIÓN DE LAS PERSONAS QUE INFORMEN SOBRE INFRACCIONES NORMATIVAS Y DE LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN ("LEY 2/2023") QUE TRASPONE LA DIRECTIVA EUROPEA WHISTLEBLOWING (2019/1937).

La finalidad de esta nueva Ley es la de proteger a las personas que, en un contexto laboral o profesional, puedan detectar infracciones penales, administrativas (graves o muy graves) o que atenten contra el Derecho de la Unión Europea y deseen comunicarlas, sin temor a sufrir represalias. A tal fin, la Ley 2/2023 obliga a la mayoría de las organizaciones y empresas españolas que tengan menos de 250 empleados a establecer un Sistema Interno de

Información antes del próximo día 1 de diciembre de 2023 que, a su vez, cuente con un Canal Interno de Información para poder comunicar posibles irregularidades, contemplándose importantes sanciones económicas en caso de incumplimiento. Y ello, sin perjuicio de la existencia de otros "canales externos" que dependerán directamente de las autoridades y a los que se recurrirá cuando la organización o empresa en cuestión no disponga de su propio canal o éste no reúna las exigencias legales (confidencialidad, anonimato, etc.).

Mediante este artículo queremos facilitaros más información sobre el Sistema Interno de Información que está diseñando CETM y sus organizaciones provinciales, Asetra incluida; al mismo se podrán adherir, voluntariamente, todas aquellas organizaciones (nacionales, autonómicas y provinciales) y empresas asociadas de menos de 250 empleados que lo deseen, cumpliendo de esta manera con las nuevas exigencias legales, ya que la Ley 2/2023 contempla expresamente la posibilidad de que las personas jurídicas del sector privado, con menos de 250 empleados, compartan entre sí el Sistema Interno de Información, sin que ello implique una gestión compartida de las informaciones. Aquellas empresas que están interesadas en el nuevo servicio, deberán enviar un correo electrónico a asetra@asetra.es con la siguiente información: denominación social, CIF, nombre y apellidos de la persona que cada organización o empresa asociada designará como Responsable y su dirección de correo electrónico.

¿Qué organizaciones y empresas están obligadas a disponer de un Sistema Interno de Información?

- Las que tengan contratados más de cincuenta empleados.
- Los partidos políticos, los sindicatos, las organiza-

ciones empresariales y las fundaciones creadas por unos y otros, siempre que reciban o gestionen fondos públicos.

- Las que, con independencia del número de trabajadores, decidan voluntariamente disponer de un Sistema Interno de Información que deberá cumplir con las exigencias de esta nueva Ley 2/2023. Entre ellas, todas aquellas que ya tengan habilitados canales para comunicar informaciones de las incluidas en el ámbito material de aplicación de la Ley 2/2023 (delitos, infracciones administrativas graves o muy graves e infracciones del derecho de la UE).

Explicación del Sistema Interno de Información de CETM y ASETRA – CETM ASTURIAS

El nuevo Sistema Interno de Información permitirá a todas las organizaciones (nacionales, autonómicas y provinciales) y empresas asociadas que se adhieran al mismo, cumplir con las exigencias legales.

¿De qué forma? El Canal Interno de Información habilitado por CETM permitirá que los informantes puedan (i) enviar comunicaciones relativas a la propia CETM o (ii) manifestar su deseo de enviar una comunicación a través del Canal Interno de Información de alguna de



Comercial

Alchers **Án**

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





las organizaciones y empresas asociadas que, previamente, hayan comunicado su adhesión a este nuevo Sistema Interno de Información de CETM.

En aquellos casos en los que, a través del Canal Interno de Información de CETM, un informante manifieste su deseo de enviar una comunicación relativa a alguna de las organizaciones o empresas asociadas que figuren adheridas, CETM enviará un aviso por correo electrónico a la organización o empresa en cuestión, ofreciéndole la posibilidad de activar su propio Canal Interno de Información para recibir y gestionar sus propias comunicaciones.

Responsable del Sistema Interno de Información de las organizaciones y empresas adheridas: En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 2/2023, cada organización y empresa adherida deberá designar a un Responsable del Sistema Interno de Información unipersonal o colegiado. En aquellos casos en los que la organización o empresa adherida opte por designar a un órgano colegiado, deberá delegar en uno solo de sus miembros la gestión y tramitación de las informaciones recibidas a través de su Canal Interno de Información (gestión interna) o, alternativamente, delegarla en un tercero externo (gestión externa). El Responsable del Sistema Interno de Información de las organizaciones y empresas adheridas, de conformidad con lo dispuesto en la Ley, en los casos en los que resulte posible deberá ser un directivo, entendiendo directivo como persona con capacidad y autonomía y sin necesidad de que tenga un contrato de alta dirección. En caso de no ser posible, se podrá designar a un empleado que combinará sus funciones habituales con las nuevas que le sean atribuidas como Responsable del Sistema Interno de Información evitando, por

“

En aquellos casos en los que, a través del Canal Interno de Información de CETM, un informante manifieste su deseo de enviar una comunicación relativa a alguna de las organizaciones o empresas asociadas que figuren adheridas, CETM enviará un aviso por correo electrónico a la organización o empresa en cuestión, ofreciéndole la posibilidad de activar su propio Canal Interno de Información para recibir y gestionar sus propias comunicaciones.

supuesto, posibles conflictos de interés. Si dentro de la organización o empresa adherida en cuestión ya se hubiese designado a un responsable del cumplimiento normativo (Compliance), esta persona podrá ser designada, asimismo, como Responsable del Sistema Interno de Información. ■

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 ELÉCTRICA



BOMBAS DE DIRECCIÓN (HIDRÁULICA O ELÉCTRICAS)



ENGRASES CENTRALIZADOS



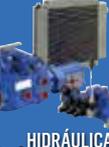
CAJAS DE DIRECCIÓN



COMPRESORES DE AIRE ACONDICIONADO



HIDRÁULICA NEUMÁTICA



LIMITADORES DE VELOCIDAD



TRANSMISIONES



DIRECCIONES ASISTIDAS



SUSPENSIONES NEUMÁTICAS



ELECTRÓNICA



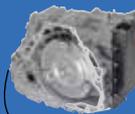
CREMALLERAS DE DIRECCIÓN ELÉCTRICAS



BOMBAS DE INYECCIÓN E INYECTORES DIESEL Y GASOLINA



CAJA DE CAMBIOS



EMBRAGUES Y CONVERTIDORES



TRANSFERS Y DIFERENCIALES



GRUPOS



PUENTE TRASERO



VENTILADORES



MOTORES



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.





Preguntas y respuestas sobre la modificación de la Directiva de Pesos y Dimensiones

La Comisión Europea ha realizado un documento de preguntas y respuestas sobre la modificación que se ha planteado de la Directiva de pesos y dimensiones. Tal directiva es la que regula cuales deben de ser los pesos y dimensiones máximos de los vehículos en sus trayectos entre los Estados miembro.

¿Qué es la Directiva de pesos y dimensiones?

La Directiva 96/53/CE (DMD) establece los pesos y dimensiones máximos permitidos (longitud, anchura, altura) para los vehículos pesados como camiones y autobuses, que circulan por las carreteras de la UE. Estos vehículos pesados desempeñan un papel clave en el transporte de mercancías y personas, lo que a su vez permite el comercio, el crecimiento económico y el empleo.

En 2020, el sector del transporte de mercancías por carretera representó más del 53 % de todas las mercancías transportadas dentro de la UE, y la actividad

de transporte en autobús y autocar representó el 6,6 % de todo el transporte de pasajeros. Si bien el sector del transporte por carretera aporta importantes beneficios económicos y sociales, también tiene efectos negativos en el medio ambiente. Los vehículos pesados son responsables del 28 % de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte por carretera (el 6 % de las emisiones totales de la UE). También es una fuente de emisiones de óxido de nitrógeno (que representan el 34% de las emisiones de óxido de nitrógeno del transporte por carretera en 2020) y otros contaminantes atmosféricos como las partículas.

Las normas comunes establecidas por la Directiva tie-

nen como objetivo principal garantizar la libre circulación de mercancías y la competencia leal entre los transportistas por carretera dentro del mercado único. También mejoran la seguridad vial y evitan daños a la infraestructura vial. La Directiva también apoya el despliegue de vehículos de cero emisiones y soluciones energéticamente eficientes, como las cabinas aerodinámicas, y facilita el transporte intermodal.

¿Por qué se está revisando la Directiva sobre pesos y dimensiones?

En la propuesta de revisión de las normas sobre emisiones de CO₂ para vehículos pesados, la Comisión propuso reducir las emisiones en un 45 % para 2030 y en un 90 % para 2040, y estimular la adopción de camiones de cero emisiones. La revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones es necesaria para proporcionar un marco único que incentive la adopción de camiones de cero emisiones en el mercado europeo.

Una evaluación de 2022 de la Directiva actual concluyó que, si bien es eficaz para promover la seguridad vial, proteger la infraestructura vial y facilitar el uso de vehículos de carretera en el transporte intermodal en contenedores, no garantiza una competencia leal ni fomenta el uso de tecnologías y dispositivos de cero emisiones y ahorro de energía.

En la evaluación se llegó a la conclusión de que los incentivos para mejorar la eficiencia energética de las operaciones de transporte por carretera y reducir las emisiones de GEI eran insuficientes y no reflejaban las consecuencias prácticas de la utilización de nuevas tecnologías de emisión cero, que pueden ser más pesadas y ocupar más espacio que las tecnologías de motores de combustión.

Las excepciones nacionales que permiten la circulación de vehículos más largos y/o pesados también han dado lugar a un mosaico de normas divergentes, lo que dificulta el tráfico transfronterizo de vehículos pesados en la UE y conduce a la pérdida de eficiencia operativa y energética. Esta combinación de requisitos nacionales y de la UE, así como acuerdos bilaterales, junto con las incertidumbres jurídicas, también ha dado lugar a una aplicación ineficaz e incoherente, especialmente en el transporte transfronterizo.

Los principales objetivos de la revisión de la Directiva son:

- Eliminar las barreras reglamentarias y técnicas y proporcionar mayores incentivos para la adopción de tecnologías de cero emisiones y dispositivos de ahorro de energía en el sector de los vehículos pesados;



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

- Facilitar las operaciones intermodales;
- Aclarar las normas sobre el uso de vehículos pesados más largos o pesados en operaciones transfronterizas; hacer que la aplicación sea más eficaz y eficiente.

¿Cuáles son las propuestas concretas?

La revisión aborda tres cuestiones clave: el comportamiento medioambiental del transporte de mercancías por carretera, las operaciones de transporte transfronterizo dentro del mercado único y la aplicación.

Una de las medidas políticas propuestas permitiría un peso y una longitud adicionales para los vehículos pesados de cero emisiones. Esto no solo compensaría el peso de los trenes motrices de cero emisiones, sino que también permitiría una capacidad de carga adicional. Esto debería incentivar la adopción de vehículos pesados de emisión cero.

Para promover el transporte intermodal, se permitirá una altura adicional para acomodar contenedores de cubo alto, y los camiones, semirremolques y remolques también se considerarán unidades de carga intermodales que podrían beneficiarse de la misma tolerancia de peso que los vehículos que transportan contenedores en operaciones intermodales.

¿Qué pasa con otras soluciones de eficiencia energética?

Los camiones de cero emisiones no se volverán omnipresentes de la noche a la mañana. Esta es la razón por la que la propuesta facilita el funcionamiento transfronterizo de las soluciones existentes de eficiencia energética, como los sistemas modulares europeos (SGA) (combinaciones más largas y/o más pesadas de vehículos convencionales) entre los Estados miembros que actualmente los permiten. En general, el uso de EMS ofrece un ahorro de consumo de energía y, posteriormente, una reducción de las emisiones de CO₂, ya que se puede transportar la misma cantidad de carga con menos viajes.

Por lo tanto, seguirá siendo posible utilizar vehículos más largos o pesados, como EMS o vehículos de 44

“

Si un Estado miembro permite una combinación de vehículos de 25,25 m de longitud y 46 toneladas de peso, y un Estado miembro vecino permite combinaciones de vehículos de 25,25 toneladas de longitud y 50 toneladas de peso, los vehículos utilizados en el tráfico transfronterizo entre esos Estados miembros no deben superar el límite de peso común de 46 toneladas.



toneladas, entre Estados miembros cuyas normas operativas (infraestructura) y técnicas (tolerancias de peso y dimensiones) sean adecuadas y compatibles.

¿Perderán los Estados miembros las excepciones existentes?

La variedad de normas y casos nacionales en toda la UE ha demostrado que no existe una solución única para todos. Las normas de infraestructura y las condiciones operativas varían de un Estado miembro a otro.

Por lo tanto, la revisión de la Directiva mantendrá la flexibilidad actual de los Estados miembros para permitir límites de peso y dimensión más elevados para los vehículos pesados en el tráfico nacional. No obstante, es necesario aclarar el uso de estos vehículos más largos o pesados en el transporte transfronterizo. La revisión deja claro que dichos vehículos pueden utilizarse en operaciones internacionales entre Estados miembros vecinos que permiten su circulación en sus territorios. No obstante, los pesos y dimensiones de dichos vehículos deberán ser compatibles con los límites nacionales aplicables en los Estados miembros que intervengan en tales operaciones internacionales. Por ejemplo, si un Estado miembro permite una combinación de vehículos de 25,25 m de longitud y 46 toneladas de peso, y un Estado miembro vecino permite combinaciones de vehículos de 25,25 toneladas de longitud y 50 toneladas de peso, los vehículos utilizados en el tráfico transfronterizo entre esos Estados miembros no deben superar el límite de peso común de 46 toneladas.

¿Cómo prioriza y promueve la eficiencia energética la propuesta de revisión de la Directiva sobre pesos y dimensiones?

La revisión proporcionará un incentivo directo para invertir en vehículos pesados de emisión cero al permitirles pesar 4 toneladas adicionales (además del máximo autorizado de 40 toneladas de vehículos pesados). Este peso adicional no solo compensará completamente el peso de la tecnología de cero emisiones, sino que también permitirá una carga útil adicional

¿Cuál es el impacto esperado en la seguridad vial?

La Directiva sobre pesos y dimensiones incluye requisitos técnicos y de control diseñados para garantizar la seguridad de todos los usuarios de la carretera. Al hacer cumplir estos requisitos, podemos garantizar que los vehículos pesados funcionen de manera segura y eficiente en la red de carreteras.

Las combinaciones de EMS generalmente solo se permiten en ciertas rutas. Normalmente comprenden

carreteras de alta capacidad sin pasar por los centros urbanos, evitando así el contacto con usuarios vulnerables de la vía pública como peatones y ciclistas. Los requisitos especiales para el transporte EMS también significan que los operadores suelen desplegar vehículos más nuevos equipados con los últimos sistemas de seguridad, operados por conductores especialmente calificados, experimentados y capacitados, lo que mejora la seguridad general.

El uso (obligatorio) de tecnología moderna, como sistemas de frenado de emergencia, control de estabilidad, cámaras laterales y sistemas de mantenimiento de carril también puede mejorar la seguridad de las operaciones de HDV y EMS.

¿Cómo contribuirá la propuesta a reducir las cargas administrativas de los operadores?

La propuesta reducirá considerablemente las cargas administrativas de los transportistas por carretera, en una cantidad estimada en 4.400 millones de euros. Este ahorro está vinculado a dos medidas clave de armonización: una que racionaliza los procedimientos de solicitud de permisos para el transporte anormal y otra que elimina la necesidad de permisos para el uso de camiones más altos para transportar contenedores de gran cubicaje en el transporte intermodal.

El segmento del transporte anormal es crucial para la economía europea. Por ejemplo, los sectores de la energía, la construcción y la producción dependen especialmente de un suministro previsible y puntual de turbinas eólicas, grandes equipos industriales y estructuras de hormigón. Para reducir las cargas administrativas y los costes de los operadores, vinculados a requisitos y procedimientos nacionales divergentes para solicitar permisos de transporte anormal, la propuesta introduce un enfoque de ventanilla única y exige la aproximación de los requisitos nacionales para los permisos, como la señalización o el marcado de los vehículos. Esto significa que, para solicitar un permiso nacional, un operador enviará un formulario de solicitud estándar a través de un único punto de entrada nacional, incluyendo toda la información necesaria sobre las rutas, así como los requisitos técnicos y de seguridad que deben cumplirse, para recibir el permiso.

La eliminación de los permisos para el uso de contenedores de gran capacidad está vinculada a otra medida, que permite 30 cm más a los vehículos estándar para transportar contenedores de gran capacidad. Con arreglo a la Directiva vigente, estos contenedores pueden ser transportados por vehículos especiales (remolques de rueda baja) que cumplan los límites máximos de altura o por vehículos normales. En este caso necesitan un permiso para sobrepasar el límite de altura. ■



CETM crea una asociación nacional especializada en el transporte de animales vivos

La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), en su compromiso de defender los intereses de las empresas y autónomos del transporte de mercancías por carretera, ha creado una nueva división especializada en el transporte de animales vivos, alimentación animal y SANDACH (Subproductos Animales No Destinados Al Consumo Humano) bajo la denominación CETM Animales Vivos.

El objetivo de esta nueva organización empresarial es asesorar, mejorar, defender y representar a estas especialidades de transporte ante el MITMA (Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda urbana), al MAPA (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación) u otras administraciones públicas y/o privadas.

La actividad del transporte de animales vivos es compleja y exige un alto nivel en cuanto al conocimiento de la normativa, ya que es un transporte que debe cumplir unos requisitos que aseguren la sanidad y bienestar de los animales, así como las normas existentes en materia de transporte de mercancías. Respecto a la especialidad del transporte destinado a la alimentación animal y SANDACH, hay que destacar que cada día se exigen mayores estándares de trazabilidad y

bioseguridad, siendo cada día más necesario el asesoramiento a las empresas de estas especialidades.

La CETM es consciente de la importancia de estas especialidades, siendo esenciales para garantizar el funcionamiento de la producción ganadera y, por ello, confía en que el nacimiento de esta nueva organización servirá para atender las necesidades específicas de un sector que año tras año incrementa su profesionalización.

CETM Animales Vivos está conformada por un total de 24 asociaciones y federaciones territoriales con más de 300 empresas asociadas y más de 2.200 vehículos cuya actividad es el transporte de ganado, alimentación animal y/o SANDACH.

Más información en: <https://www.cetm.es/project/cetm-animales-vivos/> ■

FORMACIÓN 2023



CURSO

Especialista en Manipulación y Transporte de Mercancías Peligrosas

FECHA DE INICIO: 11/12/2023

FECHA DE FIN: 21/12/2023

HORAS: 36 h.

DÍAS LECTIVOS: lunes a jueves

HORARIO: De 16:00 a 21:15 h.

LUGAR: Centro Municipal de Transportes de Gijón

ABIERTO PLAZO DE INSCRIPCIÓN
Curso subvencionado para trabajadores en activo

INFORMACIÓN E INSCRIPCIONES
Oficinas de Oviedo y Gijón
Teléfono 985 175 052

Nuevo eActros. Mucho más que un camión

YA DISPONIBLE EN TU CONCESIONARIO ADARSA



EL NUEVO EACTROS: CHARGED & READY

Sostenible, con visos de futuro, impulsado por la innovación y silencioso: es el primer camión íntegramente eléctrico de Mercedes-Benz. Pero, el eActros es más que un camión. Forma parte de la solución integrada eActros, que, además del camión con los servicios clásicos, también incluye el nuevo eConsulting e innovadoras soluciones digitales. Todo aquello que le permitirá acercarse a la ausencia de emisiones locales.

Con el eActros 300 Tractor se amplía la gama para

el tráfico de reparto pesado local con balance neutro de CO₂ en el entorno urbano. Como parte de la solución eActros integrada, la unidad tractora eActros 300 también permite una transformación perfecta de la flota hacia la ausencia de emisiones a nivel local.

AUTONOMÍA

El eActros está disponible en dos variantes con tres o cuatro baterías. Cada una de estas baterías de iones de litio especiales son realmente potentes con una

capacidad instalada de unos 112 kWh¹. Esto significa una capacidad total de la batería de aprox. 3362 o 448 kWh². Esta energía permite recorrer tramos de hasta 330 km³ o 400 km⁴, en los que la autonomía exacta puede variar, entre otras cosas, en función de la topografía, el estilo de conducción, la temperatura exterior, la carga y la superestructura. Con su excelente resistencia, el eActros es ideal para el tráfico de reparto pesado en el espacio urbano.

Proceso de carga

De estación de servicio a estación de carga. El sistema de carga estandarizado hace el proceso de carga del eEconic lo más intuitivo posible: accionar el freno de estacionamiento electrónico, desbloquear el vehículo, conectar el conector CCS Combo 2 a la toma de carga del vehículo (que se bloquea automáticamente) y ya puede iniciarse el proceso de carga.

“

El eActros viene equipado de serie con acreditados sistemas de asistencia a la conducción que ayudan al conductor especialmente en el uso urbano.

Con una intensidad de carga de 160 kW, se puede cargar del 20 al 80 % (con tres baterías⁵) o en algo más de una hora y media (con cuatro baterías) para volver a la carretera. El tiempo de carga medio depende, entre otros factores, de la temperatura exterior y del vehículo, del estado de carga de las baterías y de la intensidad de carga del poste de carga. Para finalizar el proceso de carga, se debe presionar el botón de parada situado junto a la toma de carga y desbloquear el vehículo.

Sistemas de asistencia a la conducción para aumentar la seguridad

Naturalmente, el eActros viene equipado de serie con acreditados sistemas de asistencia a la conducción que ayudan al conductor especialmente en el uso urbano: desde el asistente de control de estabilidad, de cambio de carril, de control de atención y de giro, pasando por el Active Brake Assist 5 y el control de la presión de los neumáticos, hasta el asistente de control del balanceo.⁶ La cabina del conductor viene equipada, además, con un nuevo detector de incendios y un sistema de alarma para advertir de forma temprana al conductor en caso de emergencia. De este modo, queremos hacer que el trabajo en el complejo tráfico de reparto urbano más seguro y eficiente.

Además, todas las variantes del eActros están equipadas de serie con el Acoustic Vehicle Alert System obligatorio por ley. Se trata de un sistema de advertencia acústica que se acciona a velocidades de hasta 60 km/h para informar a los usuarios de la vía pública sobre la presencia del vehículo. Esto puede contribuir a una mayor seguridad. ■



CARROCERÍAS

**CARROCERÍAS
SOMONTE**

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

Pol. de Somonte. C/ M^a Glez "La Pondala" n°95. 33393 Gijón
Tel.: 985 32 02 52
www.carroceriasomonte.es

Distribuidor oficial en Asturias:

 **LeciTrailer**

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
REPARACIONES MECÁNICAS AVILÉS S.A.

Remasal
Avda. Gijón n° 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
N° 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

Alchers An
Distribuidor Kärcher 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 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

TALLERES MEJOR VALORADOS

Substituye lo que te mueve.

EUROMASTER

VEHÍCULOS

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

RENAULT TRUCKS

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

24/7
908 300 788

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 COMUNICACION**

Ayudas a pymes y autónomos para impulsar servicios digitales

Nuestras soluciones:

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

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

red.es KIT DIGITAL

Financiado por la Unión Europea



Electrificando la rentabilidad.

El nuevo eActros. Charged & Ready.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



ADARSA

Concesionario y Taller Autorizado Mercedes-Benz y FUSO
C/ Paredes, s/n. 33429 Siero. (Asturias). Tel.: 985 791 121. <https://www.mercedes-benz-trucks-grupoadarsa.es>