

TRANSPORTE ^{#33}

deASTURIAS.es

4
ASETRA
CETM ASTURIAS

LA REVISTA DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ASTURIAS

Feliz Año Nuevo 2024

Motivos para la Esperanza



Conclusiones del VIII Foro
Transporte Multimodal Gijón

Entrevista con Arantza
Fernández Páramo, Directora
General de Transportes

Electrificación sostenible.

El nuevo eActros. Charged & Ready.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust



ADARSA

Concesionario Oficial y Taller Autorizado Mercedes-Benz y FUSO.
C/ Paredes, s/n. 33429 Siero. ASTURIAS. Tel.: 985 791 121. www.mercedes-benz-grupoadarsa.es



Ovidio de la Roza Braga
Presidente de ASETRA y CETM

Bienvenidos al 2024

En primer lugar, y a pocos días de haber iniciado un nuevo año, quiero desear todo lo mejor a nuestros asociados, a sus empresas y familias ante el reto que siempre supone el inicio de un nuevo ejercicio.

En este nuevo número de Transporte de Asturias, damos la bienvenida al año 2024, haciendo un amplio resumen de los principales contenidos del Foro de Transporte Multimodal que celebramos el pasado mes de noviembre y en el que se concretaron asuntos claves para el devenir del sector en todo el norte peninsular, desde una perspectiva realista, pero también ambiciosa y muy claramente definida.

En el mismo, además de expertos en gestión y logística del más alto nivel, contamos con la presencia y participación de los responsables del sector en la Administración asturiana, cuyas manifestaciones, podéis leer en forma de saluda por parte del Consejero y también de primera entrevista, en el caso de la directora general de Transportes, en las siguientes páginas.

Los motivos para la esperanza que se desprenden de la puesta en marcha de la Variante de Pajares, impulso a la ZALIA (que ojalá veamos pronto hecho realidad) y a otras infraestructuras pendientes, no pueden hacernos olvidar otros problemas de gran calado que afectan a la actividad diaria de empresas y autónomos del sector, en la comunidad asturiana.

Me refiero a dos asuntos que también vienen de antaño, pero que se siguen perpetuando en el tiempo y/o se agrandan en momentos puntuales. Me refiero a la situación de la ITV en Asturias, que de forma inexplicable sigue siendo una de las dos únicas autonomías donde no se permite la presencia de entidades privadas y también de la repentina subida de los precios del peaje en la Autopista del Huerna.

Cómo ya he comentado en algunos medios de comunicación, es absolutamente urgente abrir el servicio a la competencia y romper con el monopolio para mejorar los plazos de espera y ampliar los de atención al público. No cabe otra. El transporte profesional no puede salir de Asturias con la ITV sin renovar por el colapso que llevamos meses viviendo en las estaciones de la región, ni mucho menos explicárselo a la Ertzaintza o a los gendarmes franceses, por poner solo un par de ejemplos.

A ello, se suma, por supuesto la subida del peaje en la Autopista del Huerna, que nos pone los desplazamientos a Madrid, contando Guadarrama, a 108 euros por viaje u obliga a optar por las carreteras nacionales, que no están precisamente en buen estado, con lo que ello supone de falta de seguridad y pérdida de tiempos.

Aunque confío equivocarme y que los resultados del año que estrenamos sean mejores de lo esperado, lo cierto es que las expectativas no son demasiado halagüeñas. Cargar con más costes al transporte y a sus empresas, no es la mejor forma de contrarrestar los efectos de una posible recesión, entre otras muchas cosas, porque a la larga, acabará por perjudicarnos a todos los consumidores y usuarios. ■



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)



CONCLUSIONES del VIII Foro Transporte Multimodal Gijón

MOTIVOS PARA LA ESPERANZA

GIJÓN SE HA CONVERTIDO YA EN UNA CITA BÁSICA PARA LOS ACTORES VINCULADOS DIRECTA O INDIRECTAMENTE CON LA MULTIMODALIDAD.

[FOTOS Ceditas por Transporte Profesional]

N

o sé si hemos batido el récord de asistentes este año pero si no es así, estoy seguro de que estamos cerca de ello. Por tanto quiero agradecer también su asistencia a todos los participantes.

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. Este Foro pretende precisamente eso, facilitar y fomentar ese acercamiento y esa colaboración.

Las asociaciones juegan un papel clave, no solamente en la defensa de los intereses del sector ante las AA.PP., también en permitir y promover el diálogo y la colaboración entre sus miembros.

Pero si vamos a la situación de la multimodalidad en España, vemos una realidad muy alejada de la que podríamos desear. Una cuota modal del ferrocarril en la cola de Europa y que, a pesar del crecimiento de las empresas privadas, o mejor dicho alternativas, no consiguen compensar las caídas de volumen de la estatal RENFE.

De unos años a esta parte, desde los estamentos públicos se nos manifiesta una y otra vez la vo-



luntad de revertir esta caída pero a la vista de los nulos resultados obtenidos hasta la fecha, llego a la conclusión de que, o no se ha dado con el modelo adecuado de impulso o bien éste es insuficiente y requiere una mayor potenciación.

Nuestros dirigentes han apostado por el desarrollo de las infraestructuras, se ha invertido grandes cantidades en ello y, ciertamente, en España no tenemos nada que envidiar a nuestros socios europeos en cuanto a desarrollo de aeropuertos, autopistas y autovías o líneas de alta velocidad, especialidad ésta en la que somos líderes en Europa. Ya sé que el AVE aun no llega a Gijón y muchos de los que me estáis escuchando pensaréis que aún queda tarea por hacer, no lo discutiré.

Pero si volvemos a poner el foco en el transporte de mercancías, coincidiremos en que el ferrocarril

de mercancías ha sido repetidamente marginado en este gran esfuerzo inversor. No obstante, tenemos motivos para la esperanza, se están adecuando importantes ejes ferroviarios, como los dos corredores, Mediterráneo y Atlántico así como autopistas ferroviarias.

De todos estos proyectos, quizás el que pueda ver antes la luz, o el que pueda generar un mayor impacto en el crecimiento del ferrocarril, es la Autopista Ferroviaria Algeciras – Zaragoza. Las AA.FF. son la modalidad de transporte de mercancías que más está creciendo en Europa y dado el gran tránsito de camiones que cruzan la Península de sur a norte y de norte a sur, es fácil suponer que la puesta en marcha de este servicio tenga una gran demanda potencial.

En cualquier caso, es un proyecto que implica la





adecuación de túneles y pasos elevados al gálibo P400/P420 y no va a estar operativo antes de 2026. A mí se me antoja que nacerá prematuro a pesar de esta larga gestación, puesto que para poder enlazar con las ya existentes AA.FF. europeas necesitamos que a la altura de Zaragoza no se coloque una topera en la vía sino, que ésta se prolongue hasta Barcelona o Júndiz.

Me preocupa también el impacto que todas estas obras van a tener en la actual red general. Se prevén importantes desvíos de rutas y, lo que es peor, muchas interrupciones de servicio sin itinerario alternativo. Esos cortes de vía van a ser prolongados por la importancia de las obras a acometer. Esto juega totalmente en contra de los objetivos de crecimiento del sistema. Quiero aclarar, de todos modos, que este no es un problema exclusivo de España, en muchos países de Europa occidental está ocurriendo lo mismo con grandes afectaciones al servicio ferroviario

que limitan claramente el desarrollo de la multimodalidad.

Igualmente quiero destacar que las infraestructuras son necesarias pero no suficientes. El disponer de una infraestructura no significa que vayamos a tener oferta de servicios y ése es otro de los temas que me preocupa.

Si echamos un vistazo a la oferta actual de servicios multicliente en España, veremos que es totalmente insuficiente. Ello se debe a que el negocio es poco o nada atractivo a los inversores y eso debería dar mucho que pensar a nuestras autoridades.

Es cierto que se están dando ayudas, desde este año disponemos del tan reclamado ECOINCENTIVO pero lamento tener que decir su diseño no es adecuado y su cuantía insuficiente para dar la vuelta a la situación.





Nuestros socios de la UE quieren darle un impulso al sistema y acaban de publicar una Directiva que conmina a los estados miembros a tomar las medidas oportunas para reducir en un 10% en 7 años el coste del transporte intermodal. Un 10% del coste total del transporte, considerando el fuerte impacto de los costes de fricción, me parece un objetivo realmente ambicioso. Veremos cómo se puede llevar a cabo.

Sé que el gobierno confía en el crecimiento de los tráficos ferroportuarios y apuesta firmemente por ellos, de hecho las grandes compañías navieras han tomado o están tomando posiciones en el sector ferroviario español para conectar sus diferentes puertos o facilitar el posicionamiento de sus contenedores en el interior de la Península. Yo lamento que este foco puesto en el transporte marítimo deje de lado el objetivo de hacer que se suban al tren

los tráficos tradicionales de carretera. En especial si tenemos en cuenta el gran volumen de mercancía terrestre que circula por nuestra geografía.

De todos modos, quiero destacar que vivimos un momento especialmente dulce para el desarrollo de la multimodalidad, la escasez de conductores, la necesidad de mejorar la conciliación de los profesionales del transporte, la exigencia de reducción de huella de carbono, las crecientes ecotasas (el MAUT alemán se incrementará hasta en un 83% a partir del próximo 1 de diciembre), la próxima tasa de contaminación y, sobre todo, la apuesta que nuestra sociedad exige por el desarrollo de sistemas sostenibles ambientalmente. De hecho, cada vez es más frecuente que los grandes cargadores den prioridad a las soluciones intermodales frente al tradicional transporte por carretera.



Por tanto, a pesar de las preocupaciones que manifiesto en el futuro inmediato, soy optimista en el medio plazo, no veo otra opción en una sociedad desarrollada que no pase por una mayor utilización del ferrocarril y de la intermodalidad, quiero animar a los transportistas tradicionales de carretera que se acerquen al tren, que lo hagan de forma gradual pero que no lo dejen pasar porque muy pronto las alternativas serán cada vez más difíciles de gestionar.

Para terminar quiero desearos a todos un feliz retorno a vuestros hogares y felicitar una vez más a ASETRA y a su presidente Ovidio de la Roza por el éxito de la jornada. ■



Juan Castellet San Miguel



CETM Multimodal

CETM Multimodal, por definirla en pocas palabras, diría que 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 promoviendo un punto de encuentro que permita la colaboración entre los agentes implicados.

Quiero aprovechar para incluir una cuña publi-

citaria y es que en estos momentos no contamos, como desearíamos, con ningún representante del sector marítimo y, por tanto, invito a los que me puedan escuchar a que se unan a la asociación.

CETM MULTIMODAL EN CETM

Una oportunidad por la posibilidad que abre de la utilización del sistema para que los operadores de transporte por carretera puedan subirse al tren.

No obstante, 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.

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

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

www.ascorsegueros.com



ASCOR
CORREDURÍA DE SEGUROS, S.A.

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



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



EXPOSITORES PRESENTES



Responsables de AsturTruck, servicio oficial de DAF



Responsables de ADARSA, servicio oficial de MERCEDES BENZ TRUCK



Responsables de MAN Truck & Bus Iberia



Alejandro Calvo

Consejero de Fomento, Cooperación Local y Prevención de Incendios del Gobierno del Principado de Asturias

El Foro de Transporte Intermodal organizado por Asetra se ha constituido como un espacio de referencia para abordar y analizar los grandes retos que tiene por delante el sector y encontrar un punto de encuentro común que permita sumar esfuerzos para alcanzar objetivos comunes. Es justo recordar la capacidad que tuvo Asetra de anticiparse al futuro al crear hace ya ocho años una cita en la que la intermodalidad es protagonista. A nadie se le escapa que ese concepto es la palanca clave para incorporar nuestras infraestructuras a las Redes de Transporte Transeuropeas y abrir nuevas oportunidades de desarrollo y financiación.

La octava edición del Foro ha vuelto a congregar a ponentes de máximo nivel procedentes de todos los niveles de las administraciones públicas y los organismos vinculados al sector. Este año el foco ha estado sobre el desarrollo del

“

La octava edición del Foro ha vuelto a congregar a ponentes de máximo nivel procedentes de todos los niveles de las administraciones públicas y los organismos vinculados al sector”.

Corredor Atlántico desde la perspectiva de las infraestructuras y de los servicios de transporte multimodal. Una realidad que tiene en la apertura de la variante de Pajares al tráfico mixto de viajeros y mercancías un hito histórico que transformará el tejido económico de nuestra región y su área de influencia.

El Gobierno del Principado trabaja con la perspectiva de que esta oportunidad convierta a Asturias en el gran polo logístico del Cantábrico. Es un desafío que todos compartimos y que tiene en el desarrollo de la ZALA y de su estación intermodal, otra de las piezas fundamentales para contar con un nodo logístico reconocido estratégicamente a nivel europeo.

En un momento como el que vivimos, abierto a nuevas expectativas y con un horizonte de transformación e impulso para nuestro tejido económico, la colaboración entre las administraciones públicas y la iniciativa privada resulta vital para aprovechar al máximo esta oportunidad única. No me cabe duda de que Asetra seguirá aportando, como hasta ahora, su valiosa experiencia y conocimiento para afrontar este desafío trabajando de la mano y buscando siempre el mejor futuro para Asturias. ■

ENTREVISTA

ARANTZA FERNÁNDEZ

Directora general de Transporte de Asturias



**“La ZALIA es clave
en el desarrollo
de la logística en
Asturias”**

INICIAMOS EL AÑO, CON ESTA ENTREVISTA A LA DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTES DEL PRINCIPIADO, QUE CUMPLE SUS SEIS PRIMEROS MESES AL FRENTE DE ESTA RESPONSABILIDAD, CON DECIDIDO OPTIMISMO EN EL FUTURO DE LA REGIÓN Y DEL SECTOR DEL TRANSPORTE, TANTO DE MERCANCÍAS COMO DE VIAJEROS. ANALIZA LA IMPORTANCIA DE LA VARIANTE DE PAJARES EN EL MISMO Y TAMBIÉN EL DE INFRAESTRUCTURAS CLAVES, LARGAMENTE DEMANDADAS, COMO LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS, ZALIA.

--A punto de cumplir seis meses al frente de la Dirección General de Transportes, ¿Qué primeras impresiones sobre el presente y futuro del transporte de Asturias, en general, quiere transmitir a los empresarios del sector?

Me gustaría transmitir un mensaje de optimismo. Actualmente el sector del transporte en Asturias se encuentra en una situación óptima para enfrentarse a los importantes retos que se le presentan como la descarbonización, la digitalización o la intermodalidad. La apertura de la variante de Pajares, el pasado día 30 de noviembre al tráfico de viajeros y

mercancías, junto con la expansión de las autovías va a impulsar el desarrollo en toda la región con un enfoque intermodal que transformará la movilidad y el transporte. Este hito supone un impulso para la competitividad de nuestras empresas y en la expansión de las zonas logísticas y puertos intermodales que el sector tiene que saber aprovechar de cara a su desarrollo futuro.

--Su llegada a la dirección coincide, casi con el de la esperada primeros trenes con paso por la Variante de Pajares. ¿Ha sido éste un momento tan histórico para Asturias, como se presenta?

Sin duda el momento en que nos encontramos es de especial trascendencia, la apertura de la variante de Pajares y la llegada de la alta velocidad ferroviaria constituyen un hecho histórico que convierte a Asturias en la puerta de la alta velocidad al Cantábrico y suponen un hito sobre el que transformar todas nuestras infraestructuras. Es el comienzo efectivo de la década del cambio de Asturias en el ámbito de las infraestructuras y la movilidad, en la que, sin lugar a dudas, el sector del transporte va a desempeñar un papel fundamental.

--¿Cómo va a afectar la Variante, al tráfico de mercancías, por una parte, y al de viajeros, por otra?

La variante permite por fin la llegada efectiva de la alta velocidad a Asturias abriendo una vía de conexión más rápida, segura y eficiente para viajeros y mercancías y supone una oportunidad única para la movilidad en todo el Noroeste, al ser Asturias la primera comunidad de la fachada cantábrica que dispondrá de alta velocidad conectada a otros nodos de comunicación y logística (autovías, puertos y ZALIA). La previsión es que la variante duplique ampliamente los tráficos de pasajeros que ahora mismo utilizan el ferrocarril y disminuya hasta dos tercios los costes operativos para el transporte de mercancías. Se trata además de una infraestructura de referencia no solo en términos de inversión económica, sino también a nivel de complejidad técnica para su ejecución. Esta infraestructura constituye un hito de la ingeniería a nivel europeo y mundial.

--Usted llevaba más de 15 años al frente de CAR, con un gran conocimiento del sector transporte por carretera, en su conjunto. ¿Cómo definiría la evolución del mismo en esta década?

El sector del transporte se encuentra en evolución constante y ha sabido adaptarse muy bien a los continuos cambios vividos en los últimos tiempos, marcados fundamentalmente por la transformación digital y las distintas modificaciones normativas. Ahora el sector se enfrenta al importante reto de la descarbonización con la incertidumbre actual de cuál será la tecnología predominante en el futuro, todavía sin definir para los vehículos industriales, siendo aún mayor esta incertidumbre para las operaciones de largo recorrido que para los servicios urbanos o de última milla. No obstante, no tengo duda de que el sector va a saber enfrentarse a estos retos de la mejor manera posible. Un buen ejemplo de su fortaleza lo constituye los duros años de pandemia, en los que fue un sector ejemplar que supo dar lo mejor de sí en situaciones tan adversas como las vividas. Cuando estaba todo el país paralizado por el Covid, las empresas de transporte siguieron funcionando, actuando como auténticos héroes, llevando los productos a su destino en todo momento y prestando

los servicios de transporte público de viajeros que eran necesarios.

--¿Cómo piensa, ha de evolucionar, al menos, en el nuevo año que está a punto de comenzar? ¿Cuales son los puntos más fuertes y los más débiles?

El futuro inmediato de la movilidad asturiana marcará sin duda un cambio en los hábitos de desplazamiento de los asturianos en los próximos 10 años. La desestacionalización turística y la dinamización económica serán sin duda beneficios inmediatos. Las infraestructuras al servicio de la movilidad y el progreso, nuevos tiempos de viaje y mejores prestaciones se irán sumando a futuras mejoras en la red de cercanías ferroviarias, para fortalecer una red complementaria de la larga distancia y los desplazamientos cotidianos. Una red multimodal que se complementa con la red de transporte público competencia del Principado de Asturias.

El principal hándicap con el que nos encontramos es la excesiva atomización del sector, sobre todo en el ámbito del transporte de mercancías, junto a nuestro carácter de región periférica. En este sentido, la red de autovías y autopistas en Asturias desempeña un papel vital en el flujo de mercancías y viajeros y la mejora y ampliación de estas carreteras son esenciales para garantizar una conectividad fluida y segura. El Principado y el Gobierno de España trabajan conjuntamente para avanzar en algunas de las actuaciones estratégicas para que nuestras infraestructuras viarias se integren en la Red Transeuropea de Transportes (TEN-T), destacando la conexión entre la A-66 y la AS-II en el enlace de Robledo, el vial de Jove o el enlace Lloreda-Veriña.

En cuanto a nuestros puntos fuertes tenemos que destacar la gran profesionalidad del sector. En Asturias contamos con muy buenas empresas que sirven de referente al resto de país, así como la gran oportunidad que nos brindan las nuevas infraestructuras con la apertura de la variante de Pajares, el desbloqueo de ZALIA tras su refundación y la mejora de las conexiones con los puertos de Gijón y Avilés para ganar posicionamiento a nivel internacional.

--Los asturianos por fin, hemos estrenado la Variante de Pajares, llegaremos algún día a estrenar la ZALIA?

Ahora nos corresponde trabajar intensamente para que la apertura de la variante de Pajares y la llegada de la alta velocidad a Asturias se traduzcan en un máximo aprovechamiento de oportunidades de desarrollo industrial, logístico y turístico. Para ello, seguiremos avanzando, con todos los actores involucrados, en el fortalecimiento de la oferta comercial y de transporte de mercancías. Desde nuestro Go



bierno apostamos por Asturias como polo logístico del Cantábrico. Para ello, tenemos que impulsar las actuaciones pendientes en la ZALIA, promover su comercialización inmediata y el desarrollo de Interzalia. La red del Corredor Atlántico es de máxima prioridad para nuestra región, para multiplicar cuanto antes los efectos positivos y las sinergias para puertos, ZALIA y la economía asturiana de la puesta en servicio de la variante de Pajares.

La ZALIA es clave en el desarrollo de la logística en Asturias. La apertura de los accesos por “la Peñona” el pasado mes de abril fue el punto de partida de una reestructuración de la sociedad para convertir a ZALIA en una sociedad pública asturiana. Un proyecto de futuro para Asturias que tiene en su estación intermodal, Interzalia, una oportunidad para contribuir a los objetivos de aumentar la cuota modal de ferrocarril en España y fortalecer la posición de los puertos de interés general de Asturias en el Arco Atlántico.

--Hace unas semanas, participó en el Foro Intermodal del Transporte que CETM y Asetra, celebramos en Gijón, ¿Qué opinión le merecieron las diferentes intervenciones? ¿El Principado podría ser algún día el nodo de comunicaciones en el Norte de España, con el que se sueña?

Efectivamente, tuve el honor de participar en la inauguración de las jornadas, asistir a las distintas mesas de trabajo y comprobar el alto nivel de profesionales que tenemos en el sector. Todos ellos ofrecieron una visión muy enriquecedora y apuntaron soluciones muy válidas desde sus distintos ámbitos y experiencia profesional a los retos a los que se enfrenta el transporte multimodal.

Uno de nuestros objetivos es posicionar a la región en el mapa de las principales redes de infraestructuras europeas, como la macrorregión Atlántica o el Corredor Atlántico Noroeste, a través de alianzas estratégicas, tanto públicas como privadas, con las diferentes comunidades autónomas y territorios involucrados. Para ello, seguiremos trabajando junto al Gobierno de España en el desarrollo de todos los proyectos comprometidos con Asturias, destacando el plan director del Corredor Atlántico, el plan de cercanías y las integraciones ferroviarias, viales y enlaces con autovías y autopistas. Con todo ello, Asturias aspira a convertirse en polo logístico del Cantábrico aprovechando el impulso de la apertura de la variante de pajares y la refundación de la ZALIA.

--¿Cuáles son nuestras principales fortalezas y cuáles nuestras debilidades?

En cuanto a nuestras fortalezas, el incremento del 60% en el presupuesto destinado a las políticas de

movilidad e infraestructuras viarias y portuarias durante la pasada legislatura nos ha permitido implementar la plataforma de transporte público CONECTA, el programa de movilidad rural o la estrategia de conectividad aérea. Y directamente en inversión, implantar un programa integral de mantenimiento y conservación de infraestructuras a largo plazo, mientras se refuerzan inversiones en comarcas como el suroccidente o el valle del Navia. Además, para este año 2024 contamos con un presupuesto regional de 294 millones para transformar el transporte público y la movilidad de la región.

“

Actualmente el sector del transporte en Asturias se encuentra en una situación óptima para enfrentarse a los importantes retos que se le presentan como la descarbonización, la digitalización o la intermodalidad”.



Respecto a nuestras debilidades, esta legislatura será sin duda un periodo en el que se puedan finalizar proyectos como el soterramiento de Langreo o la comercialización de parcelas en la ZALIA. Pero también será la legislatura de un nuevo inicio de obras pendientes como el vial de Jove, el enlace de Robledo o la estación intermodal de Gijón.

--¿Puede avanzarnos, cuáles son sus principales propósitos al frente de la dirección para el 2024, tanto desde la Consejería como desde el Consejo de la Movilidad del Principado de Asturias? Cuáles son los principales retos a los que habrá que hacer frente??

El Gobierno del Principado seguirá avanzando en las políticas públicas para el fomento de la movilidad sostenible a través del Consorcio de Transportes de Asturias (CTA), para garantizar que la movilidad sea un derecho que sirva como vehículo para la cohesión y equidad territorial y social.

Entre las medidas que se pondrán en marcha este ejercicio en este ámbito destaca la ampliación de servicios de la plataforma de movilidad CONECTA con el objeto que sirva de título de transporte para utilizar la gratuidad de las cercanías ferroviarias. Otra de las medidas es extender el uso del transporte público del CTA a quienes utilizan la alta velocidad. Hasta ahora el billete de la alta velocidad incluye un transbordo gratis de la red de cercanías ferroviarias. El objetivo es ampliar esto a cualquier destino de la red del CTA, para acercar la alta velocidad en las mismas condiciones a todo el territorio de Asturias, especialmente a aquellas zonas a las que no llegan las cercanías ferroviarias, sin que esto suponga un incremento de los costes del desplazamiento. Con ello se podrá viajar, de forma gratuita, desde cualquier punto de Asturias hasta una estación para continuar viaje en un tren de alta velocidad y viceversa.

Trabajaremos también para culminar el proceso de digitalización, servicios de información y gestión del CTA, que permitirán incorporar nuevos servicios a la plataforma CONECTA. Integrar un servicio de solicitud de taxi en todo el territorio del Principado dentro de la App CONECTA, así como poner en servicio, en colaboración con los ayuntamientos, el servicio de movilidad rural a demanda.

Además, seguiremos trabajando para culminar proyectos de movilidad sostenible y activa, en colaboración con los ayuntamientos, mediante la creación de nuevos carriles para autobuses y bicicletas, aparcamientos seguros para bicicletas y acciones que faciliten e incentiven el uso del transporte público como las obras de mejora de la movilidad en el entorno del HUCA, la conexión de las estaciones de

autobús y tren en Oviedo, el fomento de la movilidad ciclista en Siero, intercambiadores y carriles bus en Avilés o en Gijón el aparcamiento disuasorio y el intercambiador de La Laboral, aprovechando para ello los fondos europeos.

En cuanto a la conectividad aérea seguiremos trabajando en la necesaria promoción de Asturias en nuevos mercados que faciliten la apertura y consolidación de nuevos destinos nacionales e internacionales, lo que ha permitido que el aeropuerto de Asturias disponga actualmente la mayor oferta de vuelos de su historia.

Además, como ya he señalado el Gobierno asturiano aspira a que la ZALIA se convierta en el principal intercambiador intermodal de mercancías de Asturias, siendo la pieza clave para el impulso que supone la apertura de la variante de Pajares en el tráfico ferroviario de mercancías, posicionándonos como polo logístico de Cantábrico. Una vez completada la reestructuración del accionariado de ZALIA, se podrán afrontar las inversiones pendientes y comenzar la comercialización de las parcelas en el primer semestre de este año. Hemos superado el problema de bloqueo que existía en ZALIA, para transformarlo en un proyecto plenamente operativo y disponible, no solo para comercializar la fase 1, sino también para que las fases 2 y 3 estén disponibles ante cualquier oportunidad de inversión. La fase 1 abarca 700.000 metros cuadrados y la superficie total de ZALIA, con todas las fases, será de 1,2 millones de metros cuadrados. Además, al desbloqueo del desarrollo de ZALIA, se suma el proyecto de Interzalia, la estación intermodal proyectada por el Principado y ADIF, que sustituirá el actual trasvase de mercancías entre los distintos modos de transporte que actualmente se lleva a cabo en Lugo de Llanera. También se contempla un proyecto de transporte última milla para conectar con este enclave logístico todos los polígonos asturianos.

Por otro lado, lanzaremos el Plan Profesional-Drive, que incluirá bonificaciones para la obtención de permisos de conducción de vehículos, fomentando así la incorporación de jóvenes y mujeres al mercado laboral en el sector del transporte de mercancías y pasajeros, incluyendo camiones, autobuses y mercancías peligrosas.

En definitiva, trataremos de fomentar la multimodalidad y mejorar la conectividad entre los diferentes modos de transporte. Esto incluye una atención especial a las convocatorias para promover la movilidad sostenible y las infraestructuras de transporte financiadas por el Estado y la Unión Europea, como ocurre con las ayudas a la renovación de flotas y a la digitalización de empresas de transporte. ■



26-N

DÍA MUNDIAL DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE

La ONU aprueba la celebración del Día Mundial del Transporte Sostenible

La ONU acaba de aprobar la declaración de la fecha del 26 de noviembre como «Día Mundial del Transporte Sostenible». La Resolución invita a los Estados, a las organizaciones internacionales y a la sociedad civil a celebrarlo y consiguientemente, desde la CETM se agredió esta forma de reconocimiento, así como el apoyo a la iniciativa, de la CEOE.

La patronal española también puso en valor esta forma de reconocimiento específico para el sector, mediante la publicación de una Declaración Institucional, cuyos principales contenidos, reproducimos a continuación:

El transporte es estratégico más allá de su peso específico en nuestro PIB. Si el transporte sufre, sufren el resto de sectores productivos. Pensemos en el turismo o en la industria. Además, el transporte es esencial para el Estado del Bienestar: facilita la movilidad de las personas, el acceso a los puestos de trabajo y a los servicios de salud, el abastecimiento de la población. Territorialmente, garantiza la conexión entre las zonas urbanas y las rurales; esa España vaciada de la que tanto se habla, depende de una red de servicios de transporte fiable.

- Por todo ello, desde CEOE queremos dedicar un reconocimiento especial a todos los profesionales y trabajadores del transporte. A los conductores, los maquinistas, los pilotos y los marinos, por citar algunos. Ya durante la pandemia del COVID-19 demostraron su profesionalidad manteniendo las cadenas de su-

ministros básicos y las comunicaciones esenciales. Pero es en el día a día cuando demuestran el valor de su tarea, algo que muchas veces se da por descontado.

Reivindicamos el papel del transporte como sector estratégico y reclamamos una mayor coordinación entre las Administraciones públicas para garantizar un sistema de transportes eficaz y eficiente. No se necesitan más cargas administrativas y sí un marco regulador estable y seguro.

- Para finalizar, es sabido que el transporte se encuentra actualmente en un proceso de transformación, digital y medioambiental. Quede claro que el sector está comprometido con las políticas de sostenibilidad, pero desde una perspectiva integral. La sostenibilidad debe ser medioambiental, por supuesto, pero también económica y social para permitir a las personas y las empresas adaptarse y transicionar al ritmo adecuado. ■



Nuevo servicio de alineación de ejes para vehículos

ATK
ASTURTRUCK



SERVICIO OFICIAL:

 **JOSAM**[®]

 **TRD**
Trusted. Reliable. Proven.

 Stoneridge

 **jaltest**

 **DAF**



El transporte reclama la inclusión de los combustibles renovables en los planes de descarbonización

COINCIDIENDO CON LA CELEBRACIÓN DEL DÍA MUNDIAL DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE, EL SECTOR DEL TRANSPORTE PESADO DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS REIVINDICÓ EL NECESARIO PAPEL DE LOS COMBUSTIBLES RENOVABLES (COMBUSTIBLES NEUTROS EN CO₂) EN LA DESCARBONIZACIÓN DE SUS FLOTAS, DURANTE LA JORNADA "DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE PESADO, ¿OPORTUNIDAD O RIESGO PARA LA COMPETITIVIDAD DE ESPAÑA?", CELEBRADA EN CEOE

Fue inaugurada por el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, y el presidente de CEOE, Antonio Garamendi. La jornada destacó el manifiesto de la industria de la automoción, el transporte de mercancías y viajeros por carretera, los cargadores y el sector de producción, logística y distribución de combustibles renovables, firmado por 48 entidades, para solicitar

el reconocimiento de estos combustibles renovables neutros en carbono en el transporte pesado por carretera.

Tuvo lugar una mesa redonda en la que participaron Ignacio Pérez-Carasa, Director de Relaciones Institucionales y RSC de ALSA; Jaime Sánchez, Director de Ingeniería Avanzada de IVECO; Ángel González, Director General de OnTime; y Héctor Cebrián, Responsable de proyectos de

Descarbonización de Sesé; bajo la moderación de Cristina Rivero, Directora del departamento de Industria, Energía, Medio Ambiente y Clima de CEOE. En sus intervenciones, tanto fabricantes de vehículos como operadores de transporte han reclamado un marco regulatorio tecnológicamente neutro. En consecuencia, han solicitado que se reconozca a los combustibles renovables la gran aportación que suponen para la descarbonización de su sector, pues como ha apuntado Héctor Cebrián, “permiten una reducción de hasta un 90% de las emisiones netas de CO₂”.

El evento, organizado por la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), la Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) y la Confederación Española de Transporte en Autobús (CONFEBUS), se ha celebrado en el marco de los debates que se están manteniendo en Bruselas sobre el Reglamento de emisiones de CO₂ para vehículos comerciales pesados, en el que no se ha considerado hasta ahora todo el potencial de los combustibles renovables como solución de descarbonización para el sector. Por ello, se ha solicitado que esta tecnología sea contemplada en los planes de descarbonización

al mismo nivel que las demás, de modo que la normativa contemple todas las soluciones energéticas existentes para descarbonizar el sector, “cada kilogramo de CO₂ que no emitamos es importante”, ha concluido Ángel González, Director General de OnTime.

La jornada ha puesto de manifiesto las dificultades que están encontrando los fabricantes de vehículos comerciales para avanzar en reducción de emisiones y eficiencia energética ante la incertidumbre regulatoria. Han recalcado que se trata de un sector especialmente sensible a los costes y, por ello, piden diversificar las alternativas disponibles y no limitar el desarrollo de tecnologías de descarbonización que faciliten y agilicen la reducción de emisiones del transporte pesado.

En esta misma línea, han concluido que la descarbonización debe abordarse bajo un enfoque de neutralidad tecnológica y sectorial, de modo que no se penalicen unas tecnologías frente a otras ni se lastre la competitividad de unos sectores frente a otros. Ignacio Pérez-Carasa, en este sentido, ha apuntado que “la renovación de flotas y la puesta en marcha de nuevas infraestructuras pueden suponer un freno a la competitividad del



Comercial

Alchers **Án**

Distribuidor para Asturias

K'ARCHER

makes a difference

www.alchersan.com

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



sector”, y por ello, incide en que “los combustibles renovables deben incluirse dentro de las alternativas a la sustitución de los combustibles fósiles”. Este factor es especialmente relevante para el transporte, ya que su actividad está sometida a un elevado grado de competencia. En este sentido, Jaime Sánchez ha señalado la importancia de que la normativa cree un ecosistema favorable a la demanda.

En la apertura de la jornada, el presidente de CEOE, Antonio Garamendi, ha puesto el foco en el papel vertebrador del transporte pesado y en el carácter estratégico del sector, por su influencia en otras actividades económicas, como la industria o el turismo. Por este motivo ha pedido más estabilidad en el marco regulatorio y una transición energética realista con las posibilidades y necesidades de cada sector. “El problema es cuando la regulación va por delante de la propia realidad, y lo que nos dice la realidad es que hay que legislar bajo el principio de neutralidad tecnológica”, ha señalado. Además, ha tendido la mano al ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, para trabajar juntos desde el sector público y el sector privado, “para que España llegue a conseguir esos objetivos en los que estamos todos trabajando para alcanzar los objetivos de la Agenda 2030”.

Por su parte, el ministro, que ha participado también en la inauguración, ha reconocido que el sector está viviendo un proceso de transforma-

ción y de cambio de paradigma y tecnologías. En este sentido, ha afirmado su voluntad de “ir con los profesionales del sector de la mano” dado que “son un faro para inclinar la labor que yo realice. Nadie me va a orientar mejor que los profesionales que trabajan en el sector”. Asimismo, ha asegurado ser consciente de la necesidad de realizar la transición a una velocidad adecuada: “sé de la necesidad de hacer transiciones que nos permitan llegar al final de la carrera sin desfallecer”.

A este respecto, el sector espera que sus reclamaciones sean escuchadas, atendidas y defendidas por el Gobierno de España en las negociaciones europeas. En la clausura del evento, Rafael Barbadillo, presidente del Consejo del Transporte y Logística de CEOE, ha destacado el peso económico del transporte por carretera en la economía española, pues el 96% de mercancías en España se traslada por carretera y más del 50% de los desplazamientos en transporte colectivo se realizan en autobús en nuestro país. “Vamos a tener que contar con todas las tecnologías disponibles para descarbonizar el sector y los combustibles renovables son fundamentales para alcanzar este gran reto al que nos enfrentamos”. De este modo, ha concluido explicando que los combustibles renovables son una realidad del mercado y una tecnología capaz de agilizar la descarbonización de los vehículos, con la ventaja adicional de que el país ya cuenta con la infraestructura necesaria para su suministro. ■



DESCUBRE UNA EFICIENCIA EXTRAORDINARIA.



MAN TRUCK & BUS SERVICE EN **LLANERA.**

Los mejores profesionales del sector con las mejores soluciones de transporte. Acérquese y descubra todas las oportunidades que MAN tiene para su negocio. Le esperamos en:

VEHÍCULOS INDUSTRIALES OVIEDO, S.L
C/Peña Salón, 32. Polígono de Silvota. 33192 Llanera (Asturias)
Tel: 985 73 22 57

Twitter: @VehinsaOviedo Facebook: @VehinsaOviedo
www.man.eu

Nuevo MAN TGX. Simply my truck.





ASETRA y CETM implantan un nuevo Sistema de Información interna, en cumplimiento de la LEY 2/2023

En fecha 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. En virtud de esta norma, es obligatorio que antes del 1 de diciembre de 2023, las asociaciones empresariales y al menos todas las empresas que cuenten con un número de trabajadores entre 50 y 249, cuenten con un Sistema Interno de Información que sirva para canalizar la información que las personas, que tengan relación con la entidad, puedan tener de la comisión de alguna infracción administrativa grave o muy grave o de un delito por parte de esta entidad.

Concretamente, el Art. 10 de la Ley establece cuales son las entidades obligadas del sector privado a contar con una la implantación de un Sistema Interno de Información:

- a) Las personas físicas o jurídicas del sector privado que tengan contratados cincuenta o más trabajadores.
- b) Las personas jurídicas del sector privado que entren

en el ámbito de aplicación de los actos de la Unión Europea en materia de servicios, productos y mercados financieros, prevención del blanqueo de capitales o de la financiación del terrorismo, seguridad del transporte y protección del medio ambiente a que se la Directiva (UE) 2019/1937 (Reglamento (CE) nº 1071/2009 por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, Directiva

2008/68/CE sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas, regulación comercio de derechos de emisiones, etc.) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2019, deberán disponer de un Sistema interno de información que se regulará por su normativa específica con independencia del número de trabajadores con que cuenten.

c) Los partidos políticos, los sindicatos, las organizaciones empresariales y las fundaciones creadas por unos y otros, siempre que reciban o gestionen fondos públicos.

Conforme a la referida norma, prácticamente todas las asociaciones y empresas del sector se pueden ver afectadas. El art.12 de la Ley establece la posibilidad de que las personas jurídicas en el sector privado que tengan entre cincuenta y doscientos cuarenta y nueve trabajadores y que así lo decidan, podrán compartir entre sí el Sistema interno de información y los recursos destinados a la gestión y tramitación de las comunicaciones, tanto si la gestión se lleva a cabo por cualquiera de ellas como si se ha externalizado,

respetándose en todo caso las garantías previstas en esta ley.

Desde Asetra y CETM pensamos que la mejor manera de poder afrontar esta nueva exigencia legal es hacerlo en conjunto con todas las asociaciones y empresas miembros. De esta manera, con la colaboración de ONTIER y EQS Group, CETM ha diseñado una herramienta común de Sistema Interno de Información para todas aquellas empresas asociadas que estén interesadas.

Con el diseño establecido, tanto la CETM como sus Organizaciones miembro y Empresas asociadas podrán contar con un Sistema de Información Interna (SII) y un Canal de Información Interna (CII) compartido, con total nivel de confidencialidad para cada organización y empresa que utilice el sistema, sin que nadie pueda tener acceso a la información de terceros. No contar con este Sistema es una infracción administrativa muy grave que puede acarrear una multa de entre 600.001 y 1.000.000 de euros. ■

Más información y formulario de adhesión:

<https://www.asetra.es/implantamos-nuevo-sistema-de-informacion-interna-en-cumplimiento-de-la-ley-2-2023/>



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

FORMACIÓN INVIERNO 2023

CURSOS
PRESENCIALES

NUEVO CURSO: CAP INICIAL MERCANCIAS + OBTENCIÓN PERMISO C o E + MERCANCIAS PELIGROSAS

FECHA DE INICIO: 23/01/2024

FECHA DE FIN: 27/03/2024

HORAS: 140

DÍAS LECTIVOS: de lunes a jueves

HORARIO: de 19:00 a 22:30.

LUGAR: Gijón, C/ Teodoro Cuesta, 1 bajo. 33207

PRECIO: 1.250 €
(No se incluyen las tasas de las Administraciones Públicas)

INFORMACIÓN E INSCRIPCIONES

Oficinas de ASETRA Gijón
Teléfono 985 175 052



CENTRO DE SERVICIOS
EMPRESARIALES Y FORMACIÓN
DEL TRANSPORTE EN ASTURIAS, S.L.

FORMACIÓN PARA EL TRANSPORTE

CURSOS
PRESENCIALES

NUEVO CURSO GRATUITO: CAP formación continua (renovación)

Curso exclusivo para trabajadores en activo y autónomos

FECHA DE INICIO: 19/01/2024

FECHA DE FIN: 28/01/2024

HORAS: 35

DÍAS LECTIVOS: 19-20-21-27-28 enero

HORARIO: viernes de 15:30 a 23:00, sábado y domingo de 08:00 a 15:30

LUGAR: ASETRA Gijón, (C/ Teodoro Cuesta 1, bajo)

PRECIO: GRATUITO



Financiado por la Unión Europea
NextGenerationEU



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE EDUCACIÓN
Y FORMACIÓN PROFESIONAL



Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia



SERVICIO DE EMPLEO



INFORMACIÓN E INSCRIPCIONES

Oficinas de ASETRA Gijón
Teléfono 985 175 052



CENTRO DE SERVICIOS
EMPRESARIALES Y FORMACIÓN
DEL TRANSPORTE EN ASTURIAS, S.L.

CARROCERÍAS

REPARACIONES

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**



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

*Taller de Inyección
Espíritu Santo*

Polig. Espíritu Santo, Calle Bélgica 5
Tels.: 985 98 59 43
667 65 35 17 / 667 65 35 18
tallerdeinyeccionespiritusant@gmail.com 33010- Oviedo



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

REPARACIONES


REMASAL
REPARACIONES MECÁNICAS AVILÉS SAL

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:

   


ASMECA

**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.

Taller Autorizado ZF
Vehículo Industrial

         

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
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 POR LOS CLIENTES EN 2021

Sabemos lo que te mueve.

EUROMASTER

VEHÍCULOS

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

RENAULT TRUCKS

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

900 300 788

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@ascorsegueros.com

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

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

www.ascorsegueros.com

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:

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

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

PROGRAMA KIT DIGITAL FINANCIADO POR LOS FONDOS NEXT GENERATION/III DEL MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

red.es **KIT DIGITAL** **leaders** Financiado por la Unión Europea

Tú te ocupas de la ruta, nosotros de la **financiación**



**CAJA RURAL
DE ASTURIAS**

Línea especial de transporte

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

 117 oficinas

 Nueva oficina digital

 137 cajeros

 Servicio de atención digital

 cajaruraldeasturias.com