

# TRANSPORTE <sup>#37</sup>

deASTURIAS.es

LA REVISTA DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ASTURIAS

**4**  
**ASETRA**  
CETM ASTURIAS

## Las infraestructuras de comunicación asturianas **siguen en bypass**

Conclusiones de la jornada  
sobre **Sostenibilidad Económica y  
Medioambiental de ASETRA**

Desacuerdo sindical a la firma  
de la **Jubilación Anticipada**

# 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.



Red de  
oficinas



Nueva oficina  
digital



Red de  
cajeros



Servicio de  
atención digital



cajaruraldeasturias.com





*Ovidio de la Roza Braga*  
Presidente de ASETRA y CETM

# Llegó Enero, soplándose los dedos

**Como dice el viejo refrán castellano, Enero ha entrado de lleno en nuestras vidas, soplándose los dedos. Con mucho frío y sobre todo con muchas inquietudes en el horizonte.**

**L**a reciente elección de Donald Trump como presidente de los Estados Unidos, independientemente de las razones por las que su discurso haya calado y “sea bendecido” por gran parte de su ciudadanía, anuncia una política arancelaria muy proteccionista de la que Europa, y sobre todo su industria, no van a salir en nada beneficiadas.

Nuestro continente, como leemos en el informe Draghi, presenta en la actualidad enormes lagunas en su Estado de bienestar, que corren el riesgo de traducirse en breve en recortes y crisis social, a falta de competitividad y pujanza industrial.

Sólo por poner un ejemplo, en nuestra jornada sobre Sostenibilidad celebrada a finales de noviembre en Gijón, el presidente del Comité Nacional del Transporte fue muy claro: “No estamos en contra de descarbonizar las flotas, estamos en contra de las prisas que nos quieren imponer”, lo que me hace una vez más reflexionar sobre si la prisas en materia de Transición Ecológica, cierre de Centrales y cerril apuesta por la movilidad sostenible en Europa han ido más allá de lo recomendable, sobre todo en el contexto internacional actual marcado por la competencia de chinos, americanos, rusos o saudíes.

Por lo que se refiere a nuestro país, y las previsio-

nes de crecimiento del gobierno y el FMI, permitid que siga siendo un tanto escéptico pues los datos que manejamos en la patronal sectorial nacional siguen sin reflejarlo y hace tan sólo unos días, otra patronal no sospechosa de frentismo, como puede ser la Federación Vizcaína del Metal anunciaba la debilitación de su industria, con los peores datos de actividad de los últimos años.

Está claro, por tanto, que el sector industrial pasa por horas bajas tanto el continente como en nuestro país, aún a sabiendas de que muchas de las economías locales aún no están preparadas para afrontar los cambios que desde las altas y burocratizadas esferas se anuncian, mientras aumenta el paro y se agrada la brecha social.

Llegado este punto, de Asturias, como digo siempre, casi prefiero no hablar, situada el epicentro justo de esa tormenta energética y arancelaria, con la mayor parte de nuestras empresas cabecera afectadas de pleno.

Nuevo año, pero viejos problemas. Más de lo mismo. Eterno bypass por cierto, que seguimos soplando. ■



## Éxito de la Jornada sobre Sostenibilidad Económica y Medioambiental

**EL PASADO 29 DE NOVIEMBRE SE CELEBRÓ EN LAS INSTALACIONES DEL PABELLÓN CENTRAL DE LA FERIA DE MUESTRAS DE GIJÓN, LA JORNADA 'SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y MEDIOAMBIENTAL DE LA CADENA LOGÍSTICA', ORGANIZADA POR ASETRA, EN COLABORACIÓN CON EL AYUNTAMIENTO DE LA CIUDAD.**

**L**os combustibles renovables fueron los grandes protagonistas del encuentro en el que participaron más de 70 empresarios y profesionales del sector, que quisieron conocer además la nueva normativa medioambiental que les afecta así como el devenir general del sector en el año que concluía.

Contó con la presencia de expertos y miembros

de empresas privadas, asociaciones y representantes de la Administración Pública, como la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM); la Confederación Española de Organizaciones Empresariales de Transporte por Carretera (CONETRANS); la Consejería de Fomento Cooperación Local y Prevención de Incendios del Principado de Asturias; el Ayuntamiento de Gijón y empresas como Solred-Rep-sol y Ontime.





El presidente de ASETRA, Ovidio de la Roza, inauguró el evento junto a Ángela Pumariega Menéndez, Concejala delegada de Economía, Empleo, Turismo e Innovación del Ayuntamiento de Gijón y Félix Baragaño, presidente de la Cámara de Comercio de Gijón.

La primera ponencia, llamada 'Directiva Europea de Masas y Dimensiones: la norma, el medio ambiente, la seguridad vial y las infraestructuras' fue desarrollada por Manuel Antonio Martínez Carbello, secretario general de Confederación Española de Transporte de Mercancías - CETM - Multimodal y responsable del Departamento de Relaciones UE y Normativa de CETM.

Le siguió la intervención de Cristóbal San Juan, delegado de Desarrollo de Negocio de Ontime



“

**“Si queremos dignificar el sector, necesitamos zonas de carga y descarga dignas para el descanso del conductor, donde pueda tomarse al menos un café en estancias seguras y protegidas”.**

*Carmelo González Sava*





“

**Arantza Fernández fue la encargada de clausurar la Jornada Informativa tras la presentación de conclusiones realizada por el presidente De la Roza, expresando su preocupación ante el futuro de toda la industria europea y Arcelor”.**

Logística Integral que compartió sus muchos conocimientos y su experiencia con el uso de megatrailers y duotrailers. Fue presentado por nuestro secretario general, Javier Cruz.

Por otra parte, el balance del sector en el año 2024 y el análisis de sus retos futuros corrió a cargo de Carmelo González Saya, presidente del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) y de #CONETRANS.

Habló mucho y muy claramente de sostenibilidad, digitalización, la falta de conductores y la optimización de la cadena logística. “Si queremos dignificar el sector, necesitamos zonas de carga y descarga dignas para el descanso del conductor, donde pueda tomarse al menos un café en estancias seguras y protegidas”, aseguró. “No estamos en contra de descarbonizar las flotas, estamos en contra de las prisas que nos quieren imponer. Además, “No hay ayudas para la descarbonización, y las necesitamos para asumir esta inversión en los plazos fijados”.

A su término, Rubén Izquierdo, director comer-

cial de Solred REPSOL avanzó a los transportistas los nuevos combustibles para el transporte pesado en plena transición para ser neutros en carbono en 2050 y fue la directora general de Transportes de Principado de Asturias, Arantza Fernández la encargada de clausurar la Jornada Informativa tras la presentación de conclusiones realizada por el presidente De la Roza, expresando su preocupación ante el futuro de toda la industria europea y Arcelor, como previamente había hecho ante los medios de comunicación y dieron cuenta horas después.

Pidió expresamente a los responsables de los gobiernos central y regional a “ponerse las pilas” para que Arcelor cumpla con las inversiones de descarbonización en Asturias, una vez que haya supeditado la construcción en Gijón de la planta DRI a cambios regulatorios y a la rentabilidad de costes señalando también que la multinacional es el “principal cliente” del sector, en la región, con una facturación de 30 millones al año, sin contar con las decenas de sus empresas auxiliares, que también requieren del transporte y generan empleos. ■







Tfnos.: 985 74 45 53 - 638 876 424



Pol. Ind. EL BERRÓN ESTE. Nave nº4.

El Berrón. 33519 SIERO. Asturias

Email: info@trcrecambios.es

trcrecambios.es

EMPRESA CERTIFICADA



REVISIÓN Y PRECINTADO DE TACÓGRAFOS

**TODAS LAS MARCAS**

(DE DISCO Y DE TARJETA)

**TACÓGRAFOS DIGITALES GEN 2,**  
**PROXIMAMENTE OBLIGATORIO EN TRANSPORTE INTERNACIONAL**

**OFERTAS !!**



**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



CREMALLERAS DE DIRECCIÓN ELÉCTRICAS



HIDRÁULICA NEUMÁTICA



LIMITADORES DE VELOCIDAD



TRANSMISIONES



DIRECCIONES ASISTIDAS



SUSPENSIONES NEUMÁTICAS



ELECTRÓNICA



VENTILADORES



MOTORES



BOMBAS DE INYECCIÓN E INYECTORES DIESEL Y GASOLINA



CAJA DE CAMBIOS



EMBRAGUES Y CONVERTIDORES



TRANSFERS Y DIFERENCIALES



GRUPOS



PUENTE TRASERO



**LIMPIEZA POR ULTRASONIDO DE PIEZAS METÁLICAS Y DE PLÁSTICO**

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

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





**1 - marzo - 2025**

# **PERIODO DE CONCIENCIACIÓN DEL TACÓGRAFO INTELIGENTE DE SEGUNDA GENERACIÓN**

---

**EN LA REUNIÓN DEL COMITÉ DE TRANSPORTE TERRESTRE DE LA COMISIÓN EUROPEA DEL 18 DE DICIEMBRE SE LLEGÓ A UN CONSENSO ENTRE LOS ESTADOS MIEMBROS PARA ESTABLECER UN PERÍODO DE CONCIENCIACIÓN DE DOS MESES SOBRE LA DISPOSICIÓN DE USO DEL TACÓGRAFO INTELIGENTE DE SEGUNDA GENERACIÓN PARA TRANSPORTE INTERNACIONAL.**

---

**S**egún el artículo 3, apartado 4, del Reglamento (UE) n.º 165/2014, los vehículos que realicen transporte internacional deben estar equipados con un tacógrafo inteligente versión 2 a partir del 31 de diciembre de 2024.

Durante la reunión del 18 de diciembre se informó de la problemática existente en algunos países del suministro y abastecimiento de algunos componentes para sustituir los tacógrafos analógicos y digitales por tacógrafos inteligentes de generación 2. Por lo tanto,

para paliar dicha problemática, se ha establecido un **periodo de concienciación de dos meses, desde el 1 de enero hasta el 28 de febrero de 2025**, durante el cual los CONDUCTORES NO SERÍAN MULTADOS y se LES INFORMARÍA DE LA OBLIGACIÓN DE EQUIPAR SUS VEHÍCULOS CON UN TACÓGRAFO COMPATIBLE.

De este modo, la aplicación de las SANCIONES por incumplimiento de la sustitución del tacógrafo para vehículos que realicen transporte internacional comenzaría el 1 de marzo de 2025. ■





# **ESPECIFICACIONES y REQUISITOS de la Señal V-23 para Vehículos de Transporte de Mercancías**

**E**n un esfuerzo por clarificar las normativas vigentes, las autoridades han emitido un comunicado detallando las especificaciones y requisitos de la señal V-23, destinada a los vehículos de transporte de mercancías. Esta señal es crucial para mejorar la visibilidad y seguridad en las carreteras, especialmente para vehículos largos y pesados.

## **Reglamentación de Referencia**

La señal V-23 está regulada por el Reglamento General de Vehículos, específicamente en los artículos 15.5 y 18, y en el Anexo XI. Además, se basa en los Reglamentos CEPE/ONU 48R y 104R, que establecen las disposiciones uniformes para la homologación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa, así como los marcados retrorreflectantes.

## **Especificaciones Técnicas**

Según el Manual de Procedimiento de Inspección en Estaciones ITV (MPEITV), la señal V-23 no se considera una reforma del vehículo, lo que facilita su instalación. Esta señal es obligatoria para los vehículos matriculados a partir del 10 de julio de 2011 y voluntaria para los matriculados con anterioridad. Su función principal es señalizar vehículos largos y pesados, tanto en la parte trasera como en los laterales, conforme a las masas máximas, longitudes y categorías establecidas.

## **Requisitos de Instalación**

El Reglamento CEPE/ONU 48R especifica que el marcado de visibilidad debe ser blanco o amarillo en los laterales y rojo o amarillo en la parte posterior. La señal V-23 debe estar constituida por un marcado reflectante homologado, que identifique claramente el contorno del vehículo o su longitud y anchura total.

## **Obligatoriedad y Excepciones**

La instalación de la señal V-23 es obligatoria en la parte posterior de vehículos con más de 2,1 metros de anchura y en los laterales de vehículos con más de 6 metros de longitud, pertenecientes a las categorías N2, N3, O3 y O4. Sin embargo, existen excepciones para vehículos incompletos y tractores para semirremolques.

## **Conclusión**

La correcta instalación y uso de la señal V-23 es esencial para garantizar la seguridad vial, mejorando la visibilidad de los vehículos de transporte de mercancías. Las autoridades instan a los conductores y propietarios de estos vehículos a cumplir con las normativas establecidas, asegurando así un transporte más seguro y eficiente en las carreteras.

Este comunicado busca resolver cualquier duda sobre la señal V-23 y su aplicación, proporcionando una guía clara y concisa para su correcta implementación. ■



# CONTABILIZACIÓN Y COMUNICACIÓN DE LAS EMISIONES EN FRANCIA

**ACLARACIONES A LAS NUMEROSAS DUDAS QUE HAN SURGIDO SOBRE LA CUESTIÓN DE LA COMUNICACIÓN DE LAS EMISIONES GEI, QUE OBLIGA LA NORMATIVA FRANCESA.**

## **¿Quién está obligado?**

Según como marca el Artículo L1431-3 del Código de Transporte francés el obligado a comunicarlo es:

Toda persona que comercialice u organice un servicio de transporte de personas, mercancías o mudanzas deberá proporcionar al beneficiario del servicio información relativa a la cantidad de gases de efecto invernadero emitidos por el o los modos de transporte utilizados para prestar este servicio.

Dentro del ámbito territorial de Francia, que es donde se aplica esta norma. Pues la aplicación en su vertiente internacional está supeditada a la aprobación de otras normas. Por lo que, todo aquél que realice servicios de cabotaje dentro de Francia deberá de comunicar las emisiones GEI.

## **¿A quién debe de comunicarse?**

Según como marca el Artículo L1431-3 del Código de Transporte francés a quien hay que comunicarlo es:

*Toda persona que comercialice u organice un servicio de transporte de personas, mercancías o mudanzas deberá proporcionar al beneficiario del servicio información relativa a la cantidad de gases de efecto invernadero emitidos por el o los modos de transporte utilizados para prestar este servicio.*

Por lo que, habrá que informar al cliente que nos ha contratado para hacer el servicio de transporte de cabotaje. Si nuestro cliente fuera una empresa no francesa también habría que comunicarle, pues ésta tendrá como cliente a una francesa a la que deberá de comunicar estos datos. Así que siempre que se haga una opera-



ción de cabotaje en Francia se deberá de comunicar esta información a quien haya contratado el transporte.

### ¿Cuándo comunicarlás?

Esto puede ser objeto de un acuerdo entre las dos partes (el prestador de servicios y el beneficiario). Dicho acuerdo puede estipular, por ejemplo, que la información se facilite en el presupuesto (información «ex ante») o, por otro lado, después de la ejecución del servicio (información «ex post»). A falta de acuerdo entre las partes, el decreto estipula que esta información debe facilitarse en un plazo de dos meses a partir de la finalización de la ejecución del servicio.

### ¿Cómo contabilizarlas?

Nosotros aconsejamos el uso de la plataforma EVE que ha creado el gobierno francés, que permite un cálculo sencillo de las emisiones GEI. Para hacer uso de la calculadora que existe dentro de la plataforma os facilitamos un tutorial elaborado por nuestra asociación TRANSCALIT, en el que se explica de manera resumida los pasos a seguir para poder darse de alta en la plataforma y de usar la calculadora.

### ¿Qué sanciones existen?

En el momento de escribir esta circular no existen infracciones ni sanciones de esta normativa. La norma francesa habilita que existan sanciones de hasta 3.000 € contra las empresas que no comuniquen las emisiones.

“

**Toda persona que comercialice u organice un servicio de transporte de personas, mercancías o mudanzas deberá proporcionar al beneficiario del servicio información relativa a la cantidad de gases de efecto invernadero emitidos por el o los modos de transporte utilizados para prestar este servicio”.**

Pero para que estas sanciones puedan existir es necesario un desarrollo normativo posterior, que en este momento se encuentra en realización ese decreto. Esta normativa va a incluir las infracciones y sanciones, como se van a hacer los controles y además va a cambiar la metodología del cálculo adaptándose a la ISO 14083:2023, que es la última versión. Por lo que cuando salga esta nueva normativa actualizaremos la información que sea necesaria. ■

## FRANCIA INFORMACIÓN SOBRE LAS EMISIONES DE GEI A LOS CLIENTES SANCIONES DESDE EL 1 DE ENERO DE 2025

**D**esde la IRU nos informan que, desde 2013, todas las empresas encargadas de organizar una operación de transporte, ya sea de pasajeros o de mercancías, deben informar a los clientes sobre los gases de efecto invernadero (GEI) emitidos durante la operación de transporte (incluido el multimodal).

El modo de comunicación es libre, pero la información debe ser sincera, clara e inequívoca. Para el transporte de pasajeros, esta información

debe comunicarse antes de validar el pedido.

Están afectadas todas las operaciones cuyo origen y destino estén en el territorio francés, incluso cuando las realice un transportista extranjero.

DESDE EL 1 DE ENERO DE 2025, las empresas que incumplan esta obligación podrán ser sancionadas con multas de hasta 3.000 euros. Los detalles de las sanciones aún no se han especificado. ■



## ***La posición de UGT imposibilita la firma de la jubilación anticipada***

**LA POSICIÓN DEL SINDICATO UGT HACE TAN SÓLO UNOS DÍAS, HA IMPOSIBILITADO LA FIRMA DE LA JUBILACIÓN ANTICIPADA DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES, ACORDADA ENTRE PATRONAL Y SINDICATOS. PREVIAMENTE, CETM CONVOCÓ DOS REUNIONES PARA TRATAR ASUNTOS DE CARÁCTER SOCIOLABORAL.**

**L**a primera de ellas era una reunión de la comisión negociadora del III Acuerdo General Laboral para la negociación de un pacto relativo a la obligatoriedad de los reconocimientos médicos de los conductores y a la facultad de las empresas de transporte de mercancías por carretera de realizar controles aleatorios de consumo de alcohol y drogas a sus conductores. La segunda se convocaba para la firma de la solicitud de inicio del expediente ad-

ministrativo para el reconocimiento de la aplicación de coeficientes reductores para la anticipación de la edad de jubilación de los conductores profesionales.

En la primera reunión -a la que no ha comparecido CEOT (la patronal que negocia el III Acuerdo General junto con la CETM y que está compuesta por ASTIC, ANATRANS y UNO)- la UGT ha manifestado que "no va a firmar la solicitud de inicio del expediente para la aplicación de coe-



ficientes reductores hasta que no se publique el nuevo Real Decreto sobre esta materia", lo que ha supuesto tanto la finalización sin acuerdo de esta reunión, como la desconvocatoria inmediata de la segunda reunión, a la que también estaban convocadas las patronales FENADISMER y FITRANS para sumarse a la firma de dicha solicitud.

La CETM lamenta la posición de la UGT, que ha imposibilitado firmar la solicitud de la aplicación de los coeficientes reductores para la jubilación anticipada de los conductores profesionales en los términos que acordamos en el SIMA con UGT y CCOO el 24 de octubre de 2024. Supusieron la desconvocatoria de la huelga planteada por dichos sindicatos en el sector del transporte de mercancías por carretera. Asimismo, lamenta que se haya perdido una oportunidad para acordar la obligatoriedad de los reconocimientos médicos de los conductores y establecer un mecanismo de prevención y control del consumo de alcohol y drogas en el transporte de mercancías por carretera, lo que constituye una demanda histórica de la CETM. ■



desde 1990  
**leaders**  
COMUNICACIÓN

MAS INFORMACIÓN

T. 985 22 00 19

info@leaderscomunicacion.com

www.leaderscomunicacion.com

**KIT**  
DIGITAL

## KIT DIGITAL AUTÓNOMOS

y para empresas hasta 2 trabajadores

**3.000 € en ayudas para DIGITALIZACIÓN**



# ***Aclaraciones sobre el Cumplimiento del Apartado 8.1.2.2.a del ADR y Certificados ATP***

**EN UN RECIENTE COMUNICADO, LAS AUTORIDADES HAN ABORDADO LAS DISCREPANCIAS OBSERVADAS EN EL CUMPLIMIENTO DEL APARTADO 8.1.2.2.A DEL ACUERDO ADR (ACUERDO EUROPEO SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA) Y LOS REQUISITOS DE LOS CERTIFICADOS DE CONFORMIDAD ATP (ACUERDO SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS PERECEDERAS Y SOBRE VEHÍCULOS ESPECIALES UTILIZADOS PARA DICHO TRANSPORTE).**

## **Situación Actual**

El ADR establece que los Certificados de Aprobación ADR deben llevarse a bordo de la unidad de transporte cuando sea obligatorio. Estos certificados son específicos para cada vehículo que compone la unidad de transporte y deben cumplir con los requisitos de emisión

y renovación establecidos en la normativa. En España, el Real Decreto 97/2014 regula estas operaciones, delegando la emisión de los certificados a los Organismos de Control habilitados (OCAs).

Por otro lado, el Acuerdo ATP exige que el Certificado de Conformidad ATP se lleve en la unidad especial para el transporte de mercancías perecederas y se presente a los agentes de control cuando sea requerido. Este certificado puede ser sustituido por una placa de certificación fijada a la unidad, reconocida como equivalente.





## Emisión y Renovación de Certificados

Los Certificados de Aprobación ADR pueden emitirse en formato papel o electrónico. En formato papel, deben estar firmados y sellados por la OCA emisora. En formato electrónico, deben estar firmados electrónicamente y pueden portarse en copia electrónica o en papel, siempre que incluyan un Código Seguro de Verificación (CSV) y, a partir de marzo de 2025, un código QR.

Para la renovación, si el certificado original es en papel, puede prorrogarse de forma manuscrita en el dorso. Si es electrónico, hasta febrero de 2025, la prórroga puede hacerse en una copia en papel. A partir de marzo de 2025, la renovación requerirá un nuevo certificado.

Los Certificados de Conformidad ATP, desde julio de 2022, deben emitirse electrónicamente, con las mismas condiciones de portabilidad que los certificados ADR. Los certificados en papel emitidos antes de esta fecha siguen siendo válidos hasta su primera inspección, seis años después de su emisión, y posteriormente cada tres años.

## Portabilidad y Control

Es obligatorio llevar a bordo de la unidad de transporte los certificados ADR y ATP, en formato original o copia autenticada. Los certificados electrónicos deben incluir metadatos que acrediten su autenticidad y, a partir de marzo de 2025, un código QR. Los agentes de control y los cargadores de mercancías peligrosas deben aceptar estos certificados según lo establecido en la normativa vigente.

En los controles de carretera, la Guardia Civil utilizará dispositivos electrónicos para verificar la autenticidad de los certificados mediante los códigos QR. Los organismos emisores deben comunicar al Ministerio de Transportes el dominio donde se alojan los documentos electrónicos para facilitar su verificación.

Este comunicado busca clarificar las obligaciones y procedimientos para asegurar el cumplimiento adecuado de las normativas ADR y ATP, garantizando así la seguridad y legalidad en el transporte de mercancías peligrosas y perecederas.

Para ayudar a calcular las emisiones, la Plataforma EVE está abierta gratuitamente a todos (en francés). ■

**Comercial**

# AlchersAn

Distribuidor para Asturias

## KÄRCHER

makes a difference

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

Polígono Les Peñes, Parcela 40-F  
33199 Granda-SIERO  
Tel./Fax: 985 79 30 27  
[oficina@alchersan.com](mailto:oficina@alchersan.com)



# Revista de prensa

## Así lo vieron los medios



**Asetra se plantea vender la parcela de 5.000 metros cuadrados que compró en la Zalia hace 20 años**



Verfügbare Interaktionsfunktionen und -video: [Siehe hier](#) 

La asociación confiesa su decepción con las administraciones que sucedieron a la del expresidente Vicente Areces

Aseña se plantea vender la parcela de la Zalla que compró hace 20 años para crear una zona logística y un centro de formación.

Es un terreno de 5.000 metros cuadrados por el que pagaron en su momento 700.000 euros. Sin embargo, ante la falta de accesos y de la infraestructura necesaria, nunca llegaron a desarmillar su proyecto. Ahora, dicen, no saben qué destino darle.

Confiesan su decepción con las administraciones que sucedieron a la del expresidente Vicente Fox, impulsora de la Zona, porque no han puesto suficiente interés en desarrollar la zona.

## << RTPA

LA MENTE DE LOS GRIJOS **GIJÓN**

El futuro de la única parcela vendida hasta ahora en la zona logística

## Asetra renuncia a invertir en la Zalia tras lustros aguardando su desarrollo

La patronal del transporte desiste de ejecutar el proyecto que encargó a una ingeniería gijonesa y que iba a construir Los Álamos, con 3 millones de inversión

M. CASTRO

Esquemas de acción planeados en el desierto para que se estimule el desarrollo de la primera Etapa de la Zona de Actividades Económicas Logísticas en el Estado de Baja California, completando su infraestructura, consolidando su actividad económica, dotándola del acceso adecuado, Asesna, personal del transporte de mercancías por carretera, ha dotado de acometer la inversión que tenía prevista para constituir un centro de facturación y nuevos oficinas para sus servicios centrales en la parcela de 5.000 metros cuadrados que adquirió hace poco. En tan leños en los que se estaba contruyendo la ampliación de El Hualte y se veía como complemento a la creación el desarrollo en varias fases de 2 millones de metros cuadrados en San Andrés de los Tacos como zona logística

Varios lustros después, la con-



Parte de las terrazas de la primera fase de la Zanja

«Si apostaran por ella, la Zalia sería una oportunidad para atraer empresas», dice De la Roza.

hustos a una ingiería con sede en Toluca para realizar el proyecto que pretende desarrollar en la Italia, con una inversión cifrada entonces en unos 5 millones de dólares (incluida la compra del terreno) y de haber llegado a un acuerdo con la Constructora Los Altos para que se encargara de levantar un edificio que además de oficinas contará con talleres para su centro de desarrollo.

Cuando Aeztea adquirió su parcela en la Zalia, estaba prevista la construcción de tres autopistas de doble carril para conectar la zona logística con los accesos a El Muel, con la «Y» en El Montico y con la A5-II, además de una estación intermodal llevando el ferrocarril a la zona logística. A día de hoy solo se ha construido, y a día de hoy, el viaducto.

la GI-1 y con un único carril en cada sentido lo Estaba previsto otro similar hasta El Montico, mientras que el que la uniría con la A5 se le descartó. La inelegancia del desdoblamiento de la estación intermodal está pendiente de desaparecer, especialmente sobre cómo se va a hacer.

El Foro de Aspetta a susplazarse para la Zulia, en todo caso, tiene que ver con los cambios en el contenido que se han producido en todos estos años, con mayor medida de formalización en sus sesiones, la incorporación de la participación de los miembros del Máster en Lingüística del Tránsito de la Universidad de Ordeña, con el que Aspetta está vinculada, y con los espacios alternativos a los que ha recurrido para hacer que la asociación le resulte atractiva la presencia en la Zulia.

De momento va a permanecer el comportamiento del patrimonio de la asociación, explica su presidente, Ovidio de la Hoz. Cualquier decisión al respecto, tanto si en algún momento se decidiera venderla o comprarla, la primera acción a considerar, en algún momento, dice, es la Directiva de Aspetta, la actual o la que venga. Lo que está claro es

que ha dejado de ser una prioridad para Asstra, tal como desde la asociación se transmitió en convenciones inofensivas a la Comisaría de Economía.

Aunque Aertea no tiene actividad en la inversión que tenía prevista en la Zaira, eso no significa que desde la asociación no se continúe con que debiera de potenciarse el giro pensando que el vice-presidente de Aertea, Juan Carlos de la Haza, sería una oportunidad para atraer empresas, pero se están perdiendo oportunidades a puerta pausada, señala De la Haza. El presidente de Aertea coincide con que la Zaira está en una posición estratégica, pero cree que como zona logística a los alrededores los asturianos de interés general del Estado, si es que se le aguenta por que se incrementa en años plasma mediante intercomunidad «ellos dicen que no, pero nosotros sí».

El presidente de la poligona industrial, en lugar de ser un gestor logístico con intermedialidad, añade:

Desde el Principado de Asturias, cada vez que se ha ido recibiendo más atención de interés por adquirir terrenos, pero no se ha conseguido. Una pequeña faja que cuesta como 200.000 m<sup>2</sup> por hectárea.

#### 4 | GIJÓN

**«Nuestro proyecto para la ZALIA se quedó obsoleto y veremos qué hacer con la parcela», dice Asetra**

La patronal del transporte es propietaria de los únicos 5.000 metros cuadrados de terreno ya vendidos.

EC

cales. Pegada a la actividad de su negocio a la ZALIA desde la AS-399, la carretera inaugurada hace un año y medio por el Principado, llega a la zona logística de la poligona de La Perleira, a través de la única de sus parcelas no cedidas, la adquirida por el puerto para de transporte y logística AS-399 para la construcción de la que estaba previsto que fuera su nueva sede, con espacios dedicados a la formación y a la prestación de servicios a las empresas de sector que se esperaba en esta zona empresarial. Pero el tiempo pasa, sigue sin haber inversión en el entorno y la asociación tiene «muchos desafíos» de que los trenes vayan a tener el deses-

lo previsto en su día, por lo que asegura tener completamente sus planes de inversión en la zona que cuando fueron concebidos hace casi dos décadas se estimaban en tres millones de euros, y tampoco garantiza que se vaya a quedar con un terreno por el que en su momento pagó 1.432.000 euros.

«Llegamos a la TALLA con una expectativa, pensando en que las serenas se tendrían a grandes, medianas y pequeñas en prensa del transporte y la logística, para ser una referencia puntual y aprovechar para dar ciertos servicios. Pero la situación ha cambiado mucho, desde todos los puntos de vista. En los últimos, el de esta formación en la que ahora se centra mucho en el ámbito web». El proyecto que tendamos se ha quedado absolutamente obsoleto», señala el presidente de Austria, Ovidio de la Rosa. Y añadió que «siempre tenemos la sensación de que se está trabajando por el error

to que en su momento no había marcado el gobierno de Tina Arce.

De la Rota remarca que la apuesta de la patronal con la adquisición de esa parcela no buscaba un reordenamiento económico, sino un crecimiento (y, por consiguiente, que así todo el ámbito relacionado con la logística, administración asociada para el desarrollo de la región y de la economía, desde el transporte hasta la telefonía, pero en Amariñas, desgraciadamente, parecen que esto no interesa, o interesa poco. Se recuerda que la ZALIA fue concebida para ser un eje de desarrollo de su cercanía a los puertos y el paso de las líneas ferroviarias para, con una estación intermodal, apoyar la actividad portuaria y así atraer grandes centros de distribución, operadores logísticos y empresas de transporte de todo tipo, muchas de las cuales vivieron a su vez, cuando la ZALIA se inauguró, un momento de auge, como el caso de Abores, Larmona, etcétera.



Código de la Norma: n.º 1

«Si en su momento la zona logística va para adelante, algo de lo que dudamos, la junta directiva decidirá», apunta Ovidio de la Roca.

nos en qué se convertirá, pero creemos que es poco probable que ocurra por ella y la que realmente piensa que sea un poco de dimensión económica importante, pero, como si en este ámbito paráramos, como dice el señor...

vecinas que si están lanzando el tema logístico y multimodal apoyándolo de manera institucional, esencial y prioritaria. En Asturias parece ser que apun-  
tamos por otros rumbos».

### Possibilidades de venta

Con respecto al futuro parcelero de la parcela, uno vez parcelado por completo su suntuoso proyecto para estos 5.000 metros cuadrados de terreno abarrotado de palmeras de la paqueña, Asela señala que «ya hemos iniciado incluso de pensar que podemos hacer con ella. No lo sé, pero me como una gran grana». El tiempo a nombre de la ansiedad, y «afortunadamente no tenemos problemas financieros de liquidez, por lo que por el momento seguirá financiando parte de su patrimonio. «Vosotros cómo desarrolláis los hechos y yo me meto yo para añadirle un toque lastimista, cosa sobre la que recuerdo muchas cosas. Y entonces, que la junta directiva haga lo que quiera que tiene que hacer».

El 31 de diciembre se cerraron para optar a diez premios que estaban a la venta en la misma zona donde Asstra tiene suya. Solo se recibieron muchas llamadas de interés por parte de ellas, por lo que se ha abierto

**EL COMERCIO >>**



El Comisionado de Tránsito de Bogotá, Juan Carlos Rodríguez, en un momento de la inauguración de la Variante del Comedor Atlántico. En la imagen superior, se ven los trabajos de construcción de la Variante del Comedor Atlántico, en la zona de la Avenida 100, en Bogotá. En la imagen inferior, se ven los trabajos de construcción de la Variante del Comedor Atlántico, en la zona de la Avenida 100, en Bogotá.

El tráfico rodado está siendo **desviado** necesariamente **por la N-630 (puerto de Pajares)**, en cuanto que las autoridades han instalado un desvío hacia el puerto de Pajares en el punto kilométrico 85 de la A-6. Pero este desvío, que se va a condicionar normalmte implica una **prolongación** muy importante de los tiempos de transporte, está **condicionado** tanto por la **trayectoria sinográfica** **por la climatología** como por el **estado** mismo de las vías de Pajares así como **por posibles nevadas**, no pudiendo circular vehículos articulados, **camiones ni autobuses**, y para el resto es obligatorio el uso de cadenas o neumáticos de invierno y circular a **30 km por hora**. Esto supone que los empujes de transporte de mercancías se queden sin comunicación por carretera hacia el **Principado de Asturias** y viceversa, siendo que las posibles alternativas.

Desde el grupo ministerial se recomienda para acceder a Asturias **evitar la N-630 y circular por la A-67 (autovía de la Meseta)** que une Palencia con Santander y posteriormente la **A-6**, que Castellón, para destinos en la zona de **Asturias-oriental (Uviaco, Ribadesella)**, así como el itinerario por **A-6 y Lujo** para tomar también la **A-6**, en sentido Francia, para la zona de **Asturias-occidental (Nava, Lujo)**. Como se le ha expuesto, todas estas alternativas implican prolongar de forma muy considerable **los tiempos de transporte** con los perjuicios que conlleva a clientes, empresas y trabajadores.



# GUÍA PROFESIONAL

## CARROCERÍAS

**CARROCERÍAS SOMONTE**

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

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

Distribuidor oficial en Asturias:

**LeciTrailer**

## REPARACIONES

**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](mailto:tallerdeinyeccionespiritasant@gmail.com) 33010- Oviedo

**LIDERKIT**

[www.liderkit.com](http://www.liderkit.com)  
[ventas@liderkit.com](mailto:ventas@liderkit.com)

**CARROCERÍAS DISEÑADAS SOLO PARA TI**

- ✓ Envío en kit o ensamblado
- ✓ Elige entre diferentes opciones
- ✓ Selecciona tu modelo de carrocería

**POLIÉSTER ALUMINIO SÁNDWICH  
PLYWOOD ISOTERMO LOW-COST  
PORTAVEHÍCULOS  
BOTELLERO  
SEMILONAS  
LONAS  
BATEA**

¡Y más opciones!

**TALLERES COMEFA**

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

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



## SERVICIOS AL TRANSPORTE

**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](mailto:oficina@alchersan.com) [www.alchersan.com](http://www.alchersan.com)

**ROBLES**

**HIAB**  
DISTRIBUIDOR OFICIAL

**IVECO** **Kalmar** **WABCO** **ZE**

+ C/ LOS SOTOS, 27 P.I. NIAÑO II - LANUERO  
[www.talleresrobles.com](http://www.talleresrobles.com)



# GUÍA PROFESIONAL

## VEHÍCULOS

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



**RENAULT TRUCKS**  
24/7  
900 300 788

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

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

**MAN**

**VEHÍCULOS INDUSTRIALES OVIEDO, S.L.**

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

[www.man.eu](http://www.man.eu)

**ATK ASTURTRUCK** **DAF**



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

## RECAMBIOS Y ACCESORIOS

**EUROMASTER** Mantenimiento del vehículo **FANJUL** NEUMÁTICOS

**ESPECIALISTAS EN SEGUIMIENTO DE FLOTAS Y MANTENIMIENTO DE SU VEHÍCULO**

Asistencia 24 horas: 606 98 49 32 / 33

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

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

TALLERES MEJOR VALORADOS

**TRC**

**REVISIÓN Y PRECINTADO DE TACÓGRAFOS**

**VENTA DE TACÓGRAFOS NUEVOS Y DE INTERCAMBIO**  
REPARACIÓN Y RECAMBIOS DE TACÓGRAFOS

**Tfnos.: 985 74 45 53 - 638 876 424**

P. I. EL BERRÓN ESTE. Nave nº4. EL Berrón. SIERO  
Email: [info@trcrecambios.es](mailto:info@trcrecambios.es) / [trcrecambios.es](http://trcrecambios.es)

## 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](mailto:oviedo@ascorsegueros.com)

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

La Merced 22, Entresuelo A  
33201 GIJÓN  
T. 985 35 32 24  
F. 985 34 85 08  
[gijon@ascorsegueros.com](mailto:gijon@ascorsegueros.com)

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

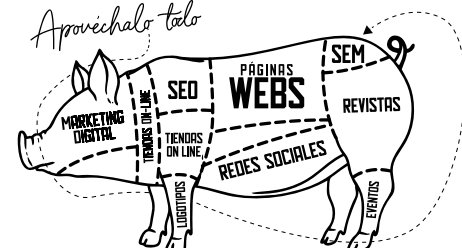
ANÚNCIATE  
EN ESTA  
REVISTA

DESDE **160**  
euros/año

t 985 22 00 19 / [publicidad@leaderscomunicacion.com](mailto:publicidad@leaderscomunicacion.com)

**leaders** DESDE 1990  
COMUNICACIÓN

Aprovechalo todo



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

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](http://www.ascorsegueros.com)



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

INSCRITA EN EL REGISTRO DGS NºJ 64.  
CONCERTADO SEGURO RESPONSABILIDAD CIVIL Y CAUCIÓN SEGÚN 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

