



MAYO#8

www.transportedeasturias.com

TRANSPORTE

de ASTURIAS



LA REVISTA DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ASTURIAS



Asetra y Cesintra rechazan concurrir a la mesa de negociación del convenio

La Asamblea General de ASETRA recuerda las principales necesidades del sector para asegurar su futuro

EL transporte asturiano, ante las urnas. La opinión de los candidatos.

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



TACÓGRAFOS
(ANALÓGICOS Y DIGITALES)



COLUMNA DIRECCIÓN
ELÉCTRICA



ENGRASES
CENTRALIZADOS



CAJAS DE DIRECCIÓN



TURBOS



CALEFACCIÓN
AUTÓNOMA



BOMBAS DE DIRECCIÓN
(HIDRÁULICA O
ELÉCTRICAS)



COMPRESORES DE AIRE
ACONDICIONADO

LIMITADORES
DE VELOCIDAD



DIRECCIONES
ASISTIDAS



SUSPENSIONES
NEUMÁTICAS



ELECTRÓNICA

CREMALLERAS
DE DIRECCIÓN
ELÉCTRICAS

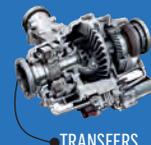


HIDRÁULICA
NEUMÁTICA



TRANSMISIONES

EMBRAGUES Y
CONVERTIDORES



TRANSFERS
Y DIFERENCIALES



GRUPOS



PUENTE TRASERO



VENTILADORES



MOTORES

BOMBAS DE INYECCIÓN E
INYECTORES DIESEL Y
GASOLINA



CAJA DE CAMBIOS

**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.





OVIDIO DE LA
ROZA BRAGA

Presidente de
ASETRA y CETM

EDITORIAL

El día después

E

stimados amigos:

Nos adentramos en el mes de mayo, en un tiempo "Entre Elecciones", que es casi lo mismo que decir "Entre Pasillos", con lo que ello supone de indefiniciones, promesas, proyectos e incertidumbres, dependiendo desde el cristal que cada uno tenga la opción de mirar.

Como muestra, los muy diferentes planteamientos que los representantes de los principales partidos políticos que se presentan a las Elecciones al Parlamento y Gobierno de Asturias, nos explican en las páginas siguientes. En primer lugar, y aun a sabiendas de que la actividad del Transporte (al igual que ha ocurrido en las Elecciones Nacionales), no es una prioridad para casi ninguno de ellos, sí que quiero agradecerles la deferencia de colaborar en nuestra revista, y animarles a seguir haciéndolo en meses y años venideros.

No en vano, la realidad del Transporte por Carretera en Asturias corre totalmente ligada al del futuro de nuestras Infraestructuras de comunicación, aéreas, portuarias y terrestres, cuyas carencias conocen, sin duda, todos los candidatos que se presentan a estas elecciones; dicen defender, y sobre todo, no deberán olvidar en las próximas legislaturas.

Los ocho puntos fundamentales para el desarrollo sectorial que planteamos conjuntamente con FADE están plenamente vigentes y nos gustaría sirvieran, al menos como orientación, para quienes sean los encargados de pilotar el futuro de nuestra comunidad a medio y largo plazo.

En este sentido, no me canso de repetir la importancia que el desarrollo de las actividades logísticas podría tener para el devenir de la región, mientras los sucesivos gobiernos cometen el error de no entenderlo. Hablamos de mantener y crear nuevas empresas, de potenciar realmente nuestros puertos, de creernos y sabernos polo de desarrollo o plataforma logística en el Sur de Europa.

Ello no está reñido en absoluto con la transformación digital a la que están abocadas todas nuestras empresas, ni tampoco con la necesaria búsqueda de energías alternativas, más respetuosas con el medio ambiente.

Lo que está claro es que todo ello hay que hacerlo con cabeza, marcando unos plazos realizables, medidas prudentes, y, sobre todo, respetando las peculiaridades que la historia, estructura económica de Asturias y su industria electrotensiva tienen y mantienen, en la actualidad.

Animo, por lo tanto, a candidatos, partidos, organizaciones políticas, sociales y empresariales, independiente de los resultados electorales, a ser conscientes y realistas; a reflexionar seriamente sobre las grandes encrucijadas que se perfilan en el futuro inmediato de Asturias, y, ante todo, les conmino a pensar en el Día Después; un tiempo en que harán falta muchas dosis de consenso y voluntad conjunta, si lo que queremos realmente es no quedarnos atrás. ■

El Transporte ante las elecciones

Los asturianos acudiremos de nuevo a las urnas el domingo 26 de mayo. Ante la presente convocatoria, ASETRA se dirigió a los partidos políticos que cuentan actualmente con representación en el Parlamento regional para que sus respectivos candidatos a la Presidencia del Principado resumiesen para nuestros asociados sus opiniones, proyectos y/o preocupaciones sobre el transporte por carretera en Asturias y las infraestructuras de comunicación en la región.

A continuación y siguiendo el orden establecido según el número de sus escaños y votos obtenidos por las principales fuerzas políticas, en las elecciones precedentes, encontrarán sus respuestas, reproducidas, en todos los casos, íntegramente.



26M 
ELECCIONES
PRINCIPADO
DE ASTURIAS

PSOE

Adrián BarbónCandidato del PSOE
a la Presidencia
del Principado

FOTO: PALMIRA ESCOBAR MARTOS

“

Nos preocupan infraestructuras como los accesos a la ZALIA, al puerto de El Musel, al Parque Empresarial del Principado de Asturias (PEPA) y al polígono de Bobes.

En la Federación Socialista Asturiana (FSA-PSOE), entre las propuestas en infraestructuras para el sector del transporte por carretera que se recogen en nuestro programa de gobierno para Asturias, queremos subrayar, en relación al peaje del Huerna, un asunto de interés general para los asturianos y las asturianas, que somos partidarios de la eliminación del peaje. Yo siempre he dicho que el peaje del Huerna es una indecencia y una barbaridad. Y también recuerdo siempre que la decisión de que la concesión del peaje fuera prorrogada desde el año 2021 hasta el año 2050 la tomó en su día un Gobierno del PP en el que tenía responsabilidades políticas Francisco Álvarez-Cascos. Si en este momento rescatar el peaje es inviable para el Estado porque costaría miles de millones de euros, mientras tanto, desde la FSA-PSOE y como candidato a la presidencia del Principado, lo que le he pedido al Ministerio de Fomento es que compense con bonificaciones la subida del peaje para determinados

colectivos como los transportistas o los usuarios más frecuentes.

Por lo demás, entre nuestras propuestas de gobierno también incluimos la mejora en la conservación y el mantenimiento de la red regional de carreteras porque entendemos que son necesarias las reparaciones para garantizar una mayor seguridad vial y que se reduzcan los puntos negros.

También nos preocupan otras infraestructuras como los accesos a la ZALIA, al puerto de El Musel, al Parque Empresarial del Principado de Asturias (PEPA) y al polígono de Bobes, proyectos que somos conscientes que urge la finalización de las obras.

Y, finalmente, como organización política que participa en la Alianza por las Infraestructuras, abogamos por la finalización de las obras de los túneles de la variante de Pajares, así como también para que se ponga en marcha un plan de cercanías de Renfe y Feve. Otras de nuestras preocupaciones y para las que planteamos propuestas son la supresión de la barrera ferroviaria de Avilés, el soterramiento de Feve en Langreo, la autovía Oviedo-La Espina y la autopista del mar Gijón-Nantes.

No quiero olvidar tampoco nuestra propuesta para crear una línea de ayudas para autónomos, autónomas y microempresas del sector que facilite la financiación de proyectos emprendedores y nuevas líneas de negocio. ■



Teresa Mallada
Candidata del PP
a la Presidencia
del Principado



EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA Y LA DESCARBONIZACIÓN EXPRÉS

El Sector del transporte está íntimamente relacionado con la actividad económica que se desarrolla en España, pero más en el Principado de Asturias donde la producción industrial y la energética tienen una especial incidencia en el mismo, y su crecimiento continuado en los últimos años, así lo demuestra al ir íntimamente relacionados.

Sin embargo, se cierne sobre el transporte un horizonte incierto de continuar las políticas de descarbonización exprés que propone el actual gobierno socialista que preside el Sr. Sánchez. De llevarse adelante las medidas que como borrador ya se han planteado a la UE a través del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), o las previsiones del Anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética presentados en estos últimos meses, en los que el gobierno propone para 2030 unos objetivos de descarbonización muy superiores a los que nos exige la UE,

padeceremos graves consecuencias tales como el cierre de centrales térmicas de carbón, el encarecimiento de los precios de la energía eléctrica, la prohibición de vehículos diésel, o la elevación del impuesto a las emisiones de CO2.

Estas políticas están llevando una enorme preocupación a las industrias instaladas en el Principado, que se ven afectadas por las restricciones que se exigen, y que no siguen las recomendaciones que la Comisión del Grupo de Expertos para el Cambio Climático y la Transición Energética emitió en marzo de 2018 a instancia del Congreso de los Diputados, y que advertía de las graves consecuencias que para nuestra economía y para el empleo se producirían de no adoptar medidas adecuadas al respecto.

Sin duda el transporte mantiene una serie de reivindicaciones desde hace años en materia fiscal, laboral, de tarifas, de peajes, de competencia desleal, de intru-

sismo..., dignos de considerar para que desde la política abordemos soluciones adecuadas. Pero si el sector no toma conciencia de lo que se le viene encima con la descarbonización exprés que combate el PARTIDO POPULAR en solitario, que no sólo pretende cerrar las térmicas de Asturias y Castilla y León, con lo que ello supone en volumen de negocio, sino que además subirán los precios de la energía poniendo en riesgo de deslocalización a nuestras industrias electrointensivas (primer ejemplo ALCOA), o a las industrias emisoras de CO2 (cemento, fertilizantes, químicas, papel, agroalimentarias), o disminuyendo el tráfico de nuestros puertos.

El sector del transporte corre un gran riesgo con esta política de descarbonización exprés y supondrá que las tradicionales reivindicaciones pasarán a no tener apenas importancia ante la gravedad de este nuevo escenario.

De ahí que la necesidad de modificar la política energética que plantean los "talibanes de la descarbonización" sea fundamental en estas elecciones para garantizar que cumpliendo con los objetivos de reducción de emisiones que nos han sido propuestos por la UE, consigamos una transición que no convierta a España en un desierto económico. Y en esa defensa, el PARTIDO POPULAR, se ha quedado solo, pues lo que unos dicen aquí, no se corresponde con lo que votan en el Congreso.

Consideramos que, si bien esta es la mayor y más inminente amenaza que se cierne sobre el sector, han de tenerse en cuenta otros elementos que le afectan y precisan de actuaciones concretas por parte de la Administración: la competencia desleal por parte de nuevos actores que eluden y no se someten a la normativa que regulan el sector; las diferentes normativas autonómicas que inciden en el coste del combustible; la formación profesional práctica y adecuada a los requerimientos de la actividad; el mantenimiento y conservación de la red viaria del Principado.

El Partido Popular se propone acometer medidas concretas que den respuesta a todos los retos de un sector fundamental para el desarrollo económico de Asturias. Tan importante es contar con empresas fabricantes y productoras, como con una logística externa competitiva. ■

**PODEMOS
ASTURIAS**

Lorena Gil
Candidata de Podemos
a la Presidencia
del Principado



Desde Podemos Asturias consideramos que una conexión integral, tanto en el interior de nuestro territorio como hacia el exterior, es crucial para el desarrollo de la comunidad autónoma. Por ello, nos comprometemos a poner fin a la situación de incomunicación que actualmente padecemos mediante una ordenación territorial más sostenible y a través de la mejora de las infraestructuras que la vertebran.

Incluimos en nuestro programa medidas específicas de apoyo al sector transportista asturiano: respaldo frente a la deslocalización para constituir 'empresas buzón', las falsas cooperativas y el dumping social practicado por empresas radicadas en otros países; apoyo en la diversificación de El Musel para ampliar las mercancías transportadas; inclusión de los transportistas entre los colectivos afectados por la transición energética, monitoreo de camiones y trazabilidad de bienes (como alternativa a la inspección), ayuda al abandono de la actividad del transporte y fomento de

las estaciones de servicio atendidas y con su personal adscrito al convenio laboral del ramo.

Además, para favorecer el tejido empresarial asturiano incluiremos cláusulas sociales en la contratación pública. La Administración asturiana es la mayor contratante de bienes y servicios en nuestra comunidad, por lo que aplicando adecuadamente cláusulas sociales puede ser un potente motor en la generación de riqueza de forma justa.

También planteamos un plan de apoyo a las pymes asturianas con una línea de rescate para pequeñas y medianas empresas en riesgo de cierre. Para los autónomos exigiremos al Gobierno central cuotas de cotización progresivas en relación con los ingresos realmente obtenidos y que se ponga en marcha una ley de segunda oportunidad.

Por otro lado, desde hace décadas nuestro territorio está atrapado en un círculo vicioso de despoblación, pérdi-

da de influencia y aislamiento. Necesitamos revertir esta tendencia y hay actuaciones determinantes en ese aspecto, como la supresión del peaje del Huerna o un mayor aprovechamiento del puerto de El Musel.

Instaremos al Gobierno central a que derogue el decreto por el que se amplió hasta el año 2050 la concesión del peaje de la autopista asturleonera, de manera que el mismo finalice a todos los efectos en 2021, y que hasta entonces haya una rebaja del 30%, en la línea de los descuentos planteados para las autopistas que ya fueron rescatadas este año por el Gobierno de Pedro Sánchez.

El Musel debe desempeñar un papel fundamental en el tráfico de mercancías, algo que compensaría una eventual reducción de tráficos de materias primas. La autopista del mar Xixón-Nantes es una línea marítima decisiva para potenciar el puerto gijonés y para situar a Asturias en una posición relevante en las redes transeuropeas de transportes y comunicaciones. ■



Ángela Vallina

Candidata de Asturias por la Izquierda a la Presidencia del Principado



Por Asturias, con racionalidad

La realidad económica y laboral de Asturias es según los últimos datos publicados la siguiente: cuenta con las cifras más bajas del país en recuperación de empleo destruido en la crisis, la peor ratio de trabajadores activos por pensionista, el mercado laboral más envejecido de España, más de 40.000 jóvenes emigrados en la última década...Sin embargo, en Asturias por la Izquierda estamos convencidos de que nuestra comunidad tiene suficientes fortalezas para revertir todos esos números gracias a una gran tradición industrial, unos envidiados recursos naturales y un talento humano de sobrada cualificación gracias, entre otras cuestiones, a su histórica institución universitaria. Lo que han fallado, creemos, son las estrategias de renovación de nuestra estructura económica. No podemos, ni queremos ser pesimistas.

Asturias no está ya para más agravios. Desde Asturias por la Izquierda llevamos décadas denunciando el trato que recibe Asturias en materia de infraes-

tructuras. Los retrasos y los recortes sucesivos sufridos por todas y cada una de ellas y la afrenta que supone que tengamos que aguantar, no se sabe cuántos lustros más, el injusto peaje del Huerna. Pero es que, encima, se pretende ahora poner en riesgo más del 20% del valor añadido de nuestro PIB, que pertenece a industrias que se ven amenazadas por los intentos de convertir la necesaria transición energética en una ruptura traumática y desoladora. No solo son los puestos de trabajo del sector térmico, minero y siderúrgico, también muchos trabajadores del Puerto, cientos de transportistas y numerosos empleos indirectos dependientes de éstos, los que pueden quedar al borde del abismo dependiendo de cómo se hagan las cosas.

No cuestionamos que haya que luchar de manera decidida para atajar el cambio climático, pero sí exigimos que la necesaria transición de nuestro modelo energético debe de acompañarse con al menos tres transiciones más, igualmente necesarias, que no pueden

realizarse a partir del acoso y derribo de sus vigentes protagonistas: la del modelo económico de los territorios dependientes de los sistemas actuales de producción, la del mix energético y la de los medios de transporte. La reducción progresiva del uso de los combustibles fósiles no debería poner a nadie a los pies de los caballos y ello no solo es deseable, es posible, y, además, hay que hacerlo viable.

Nos estamos jugando nuestro futuro y no se puede hacer en un sprint. Debemos aplicar la racionalidad para no hipotecar el porvenir y no podemos acortar negligentemente los plazos de los compromisos internacionales suscritos por nuestro país. No puede convertirse esta transición en una ruptura traumática, condenando al desempleo a muchos ciudadanos, llevando al país a la incertidumbre energética y haciendo añicos el modelo actual sin alternativa clara. A ver si por tanto correr, ni siquiera se va a esperar a que las energías renovables, limpias y autóctonas, puedan tener una dimensión estratégica suficiente.

Por estas razones hemos clamado ante el Gobierno exigiendo un modelo de transición energética, su sustitución por otro que debe ser una fuente de oportunidades para nuestra tierra. Lo primero que tiene que hacer para ello es bajar al terreno, sentarse con los representantes de los territorios y los sectores afectados, como por ejemplo es el del transporte, y negociar para llevar a cabo planes potentes y consensuados.

El momento es crucial y las políticas públicas que se elijan en estos momentos determinarán el futuro de nuestra comunidad. La tradición industrial y energética de Asturias es una de nuestras principales fortalezas y debe ser una importante palanca de futuro. No podemos permitir que sea dilapidada. Es el momento de que las organizaciones políticas asturianas mostremos que estamos fuertemente comprometidas con nuestra gente. Tendremos que cooperar para hacer más fuerza y aliarnos con los movimientos sociales. También nos tocará empujar para convencer a nuestros respectivos referentes en el ámbito estatal. Seguramente hará falta dar algún puñetazo encima de alguna mesa de Madrid para defender Asturias. Por nuestra parte, no será precisamente la primera vez. ■

Desde FORO consideramos que el sector del transporte resulta en la actualidad fundamental para permitir el acceso de personas y bienes a todos los puntos de origen y destino, y observamos como este sector cuenta con numerosas posibilidades de mejora y de crecimiento, a pesar de los numerosos problemas que sufre el transporte de mercancías, debido a la marginación y discriminación de Asturias y al creciente aumento del precio del gasoil. Además, en FORO vemos con tremenda preocupación como la política energética, apresurada y demagógica, del PSOE condena al cierre a las centrales térmicas, con nefastas consecuencias para multitud de transportistas.

Resulta imprescindible impulsar una política integral de transportes que garantice la movilidad con criterios de seguridad, sostenibilidad, comodidad y máxima eficacia y garantía para los implicados en el sector.

En materia de infraestructuras viarias, desde FORO nos comprometemos a concluir todas las obras en ejecución, realizando las auditorías necesarias para conocer la situación real de cada obra y así poder realizar un calendario de finalización real y posible. Además, realizaremos un Plan Integral de Señalización Vial e Informativa que defina los distintos itinerarios y que aumente la seguridad vial, y un Plan de Conservación y Mantenimiento del patrimonio en carreteras, para garantizar sus condiciones de servicio y alargar la vida útil de las mismas

La creciente preocupación y normativa relacionada con el medioambiente es algo que sin ninguna duda afecta directamente al sector del transporte, por lo que resulta fundamental que desde las administraciones públicas se incentive fiscalmente la modernización de las flotas, con el fin de cumplir con los objetivos medioambientales de la UE de reducción de emisiones de CO2.

Desde nuestro partido, tenemos claro que resulta urgente y prioritario



Carmen Moriyón
Candidata de Foro a la Presidencia del Principado

corregir la grave discriminación que, a pesar de las continuas promesas incumplidas por parte de los sucesivos gobiernos socialistas, los asturianos estamos sufriendo en materia de transporte con respecto de otras comunidades autónomas. Y es que nuestra región está tremendamente penalizada y discriminada por dos peajes: el de la AP-66 (peaje del Huerna) y el de la AP-6 entre Villalba y Adanero, que provocan costes mayores a nuestras mercancías frente al resto de regiones de España. Por ello, consideramos que los partidos políticos asturianos no solo debemos exigir el final del peaje del Huerna, sino exigir también el fin del peaje de la AP-6. Debemos tener en cuenta, además, que todos los corredores

radiales españoles con Madrid tienen una autovía sin peaje, con la única excepción de nuestra región y de Galicia. Desde FORO, además, consideramos que dicha concesión finalizó en el año 2018, tras haber sido declarada ilegal su prórroga por el Tribunal de Justicia de la UE. Ilegalidad que el Gobierno de España se niega a reconocer.

En relación con el Peaje del Huerna, es fundamental desenmascarar las mentiras de algunos partidos políticos, que olvidan que en el año 1996 el gobierno socialista de Felipe González dejó proyectado el tramo León-Benavente como autovía de peaje. Por suerte, hubo un cambio de gobierno gracias al cual este tramo no es de peaje en la actualidad. ■



Juan Vázquez
Candidato de Ciudadanos
a la Presidencia
del Principado

El sector del transporte es un elemento dinamizador fundamental para la economía regional. Parece una obviedad, pero no está de más recordarlo tras años de una inversión decreciente. Es necesario recordarlo y, en mayor medida, aplicarlo al diseño de políticas públicas y a la inversión que conllevan.

Sirva esta aclaración preliminar como contexto a lo que se pide, una respuesta a los asuntos claves para el sector. Pues bien, la primera que podemos ofrecer desde Ciudadanos es que se tratará de actualizar y ordenar el diagnóstico que se tiene de las infraestructuras en Asturias. Es necesario modernizar el Plan Autonómico de Inversiones en Infraestructuras: el actual, por desfasado e incumplido, no responde de manera ordenada a las prioridades, ni a las heredadas ni a las recientes. Ese documento, claro está, ha de acompañarse con una apuesta inversora para mejorar las infraestructuras existentes y ejecutar las necesarias, las que

acumulan más retraso.

La red interna de carreteras necesita un plan de inversiones que permita recuperar las condiciones óptimas en el estado de conservación y aumentar el grado de seguridad vial. Por eso pretendemos impulsar un Fondo Autonómico de Conservación de Carreteras, de tal forma que se aseguren los fondos necesarios para garantizar el correcto estado de nuestras carreteras y afrontar posibles incidencias.

Es cierto que excede del marco de competencias de la Comunidad Autónoma que aspiramos a gobernar, pero cualquier repaso a las infraestructuras pendientes en Asturias se quedaría cojo si no se mencionan algunas troncales, de titularidad estatal.

La Variante de Pajares debe abandonar la categoría de elemento de disputa entre políticos para convertirse en una infraestructura para el impulso de las empresas asturianas. En esta categoría podríamos incluir

también el apoyo decidido al corredor Atlántico, como primer paso para impulsar el transporte de pasajeros y especialmente de mercancías, medios fundamentales para fomentar el crecimiento económico, para dar salida a los productos de la región y para fomentar la conexión de Asturias con el resto de España y Europa. Cabe también mencionar el apoyo a los puertos de Gijón y Avilés como esa puerta de salida para las mercancías del conjunto del país.

Es necesario mejorar la coordinación entre dichos puertos, así como con los del sistema portuario autonómico, en pos de la eficiencia, la complementariedad y la especialización. Un medio para captar nuevos tráficos y mercancías ha de ser la recuperación de la autopista del mar. No está de más referirse a los necesarios accesos viarios a esos puertos, garantizando el acceso de mercancías a las zonas portuarias e industriales.

Merece la pena mencionar, además, la posición respecto al peaje del Huerna. Las concesiones de autopistas de peajes de titularidad estatal no pueden ser prorrogadas de forma automática, y menos si no hay justificación o transparencia. Desafortunadamente, en Asturias pagamos las consecuencias de esas prácticas. Nunca está de más recordar que la concesión de la autopista que debería unirnos con la Meseta debería haber concluido en el año 2021 y, de forma injustificable, fue prorrogada hasta 2050. Es urgente avanzar hacia un sistema de financiación de autopistas y autovías equitativo y sostenible, estableciendo bonificaciones y reducciones adicionales sobre el peaje de la AP-66, particularmente para los profesionales del sector del transporte.

Se pide también una posición respecto a la cuestión energética. Una transición energética tranquila y equilibrada. Eso es lo que proponemos. Una transición que cumpla con la regulación europea pero que escuche a los diferentes actores del sector, les proporcione seguridad jurídica y tenga en consideración los avances en la tecnología de reducción de emisiones. ■



LA ASAMBLEA GENERAL

refrenda el desánimo empresarial ante la incertidumbre política

El pasado 4 de mayo se celebró en nuestras instalaciones de Asetra, la Asamblea General Ordinaria de Asetra, en el transcurso de la cual se expuso el informe del presidente, el informe y aprobación, en su caso, del ejercicio económico de 2018, el informe y aprobación, en su caso, del Presupuesto de Ingresos y Gastos para el año 2019, el resumen de actividades de 2018 y la previsión para 2019 y ruegos y preguntas.

Comentó el Presidente, que a nadie se le escapaba que ante el resultado de las elecciones generales y próximas ya las autonómicas, municipales y europeas, las incertidumbres son hoy más que nunca un elemento de enorme preocupación.

Incertidumbres que no se resolverán, hasta conocer la composición del

nuevo Gobierno y del resultado que nos depare la próxima convocatoria electoral. Sí a esta incertidumbre, sumamos el problema que para España supone el proceso catalán, así como el desenlace del Bréxit inglés, los problemas que comentábamos anteriormente, se ven incrementados de manera exponencial.

Ovidio de la Roza continuó diciendo a que consecuencia de esta con-

vocatoria electoral, se enviaron por CETM y también por el CNTC, varias propuestas a los partidos políticos concurrentes a las elecciones, sobre las necesidades y peticiones del sector que salvo una pequeña parte y honrosa excepción, no han tenido ninguna receptividad en sus programas electorales.

LAS PROPUESTAS

En estas propuestas se hablaba de carreteras, euroviñeta y desvíos hacia autopistas de peaje, restricciones de tráfico y corredores permanentes, coordinación planes de movilidad, contrato de transporte, modificaciones operaciones de carga y descarga, pagos a treinta días, reducción paralizaciones, revisión de precios según coste de combustible, etc. Lucha contra el fraude; coordinación a nivel estatal de los trámites administrativos relacionados con la actividad de



transporte; fiscalidad relacionada con el gasóleo profesional; ampliar a vehículos ligeros y eliminar el límite de 50.000 kms máximo; armonización fiscal en el transporte; supresión del IAE, recuperar la deducción fiscal por inversión en vehículos de categoría igual o superior al Euro 6, negociación y racionalización en la política de transición ecológica; asignación CNAE específico para los centros de transporte, relaciones laborales y de Seguridad Social, reducción cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales; obligación para los conductores profesionales de someterse a los reconocimientos médicos específicos en materia de salud y seguridad laboral; habilitar información a las empresas de transporte por la pérdida de puntos del carnet de conducir para sus conductores asalariados, establecimiento de un protocolo utilizado por las empresas en el caso de consumo de alcohol y drogas para los conductores asalariados; formación, potenciar la formación profesional, promover el título de formación profesional de grado medio de conducción, actualizar las ayudas a la formación, entre otras cuestiones relacionadas con la formación obligatoria en el sector; acceso real de las Pymes a los sistemas de financiación; eliminar los cuellos de botella en los pasos fronterizos, mantenimiento de apoyos de ayuda al abandono voluntario de la profesión, entre otras cuestiones que se deberán negociar entre el sector y las administraciones competentes.

También explicó en su intervención que el sector a pesar del crecimiento de la demanda, en el último trimestre aumentó el número de toneladas transportadas en 7,1%, sigue con la debilidad de no poder los transportistas trasladar a los clientes el constante aumento de los costes. Un claro ejemplo es la subida del combustible que se ha disparado más de un diez por ciento y que no se puede olvidar que dicha partida supone más de un treinta por ciento del total de los costes de explotación de un vehículo pesado. Desde el año 2000, el precio medio por Kilómetro en carga de un vehículo pesado ha crecido un



Se aproximan tiempos complicados para nuestro sector, consecuentemente tendremos que estar alertas y prepararnos para defender nuestros legítimos intereses. Para conseguirlo será, ahora más que nunca necesario, la máxima unidad del sector y tomar todas las medidas que se entiendan necesarias, sin renunciar a ninguna".

39%, mientras los costes se han disparado un 62% en el mismo período.

LA COYUNTURA

Una coyuntura que está pasando factura al sector, que arrancó el año con negociaciones con el Ministerio de Fomento para sacar adelante diversas reivindicaciones con la amenaza de un paro, pero que al día de hoy, ninguna de las reivindicaciones se ha visto culminada.

Otro dato significativo que expuso el Presidente es que en España se cae por primera vez por debajo de las cien mil empresas de transporte. El sector ha perdido desde el 2008, casi 27.000 empresas, solamente en el último año se perdieron 4.600 empresas y la flota de vehículos se ha visto reducida en un 12% pese a que la actividad, tal y como dijimos se encuentra en ciclo creciente.

Ante este panorama, es fácil entender que se aproximan tiempos complicados para nuestro sector, consecuentemente tendremos que estar alertas y prepararnos para defender nuestros legítimos intereses. Para conseguirlo será, ahora más que nunca necesario, la máxima unidad del sector y tomar todas las medidas que se entiendan necesarias, sin renunciar a ninguna, con el objeto de conseguir que al sector se le dé el mismo trato que a otros colectivos; más aún, teniendo en cuenta que es un sector estratégico, y como tal, debemos ser considerados.

Tras el informe del Presidente tomó la palabra Evaristo Fernández, Responsable del Área Fiscal de Asetra, quién procedió, en nombre del Tesorero de la Asociación, a exponer la Censura de Cuentas, haciendo hincapié en el hecho de que las cuentas, así como los libros de la Asociación, estaban a disposición de cualquier asociado.

A continuación expuso, con lectura de las mismas, las cuentas de pérdidas y ganancias del ejercicio de 2018 y el balance de ese mismo año a 31 de diciembre, siendo unánimemente aprobadas por la Asamblea.

Evaristo Fernández muestra los datos que resultarían de la aplicación de dicho incremento, siendo aprobado dicho presupuesto por unanimidad de la Asamblea.

Seguidamente la Secretaria General realizó un resumen de la memoria anual que sobre la actividad desarrollada por la Asociación el pasado ejercicio 2018 que fue entregada a los asistentes a esta Asamblea, destacando el número de gestiones realizadas por todos los Departamentos de la Asociación: formación, jurídico, fiscal, servicios administrativos, laboral los cuales incrementan su actividad día a día, incidiendo en la importante labor de asesoramiento e información que ASETRA lleva a cabo tanto a los asociados como a asesorías externas y que por desconocimiento de la normativa de transporte llaman a los profesionales de Asetra para recibir dicho asesoramiento. ■



ASETRA Y CESINTRA RECHAZAN UNÁNIMEMENTE ACUDIR

a la negociación del Convenio colectivo del Transporte

ANTE LOS DESDENES VIVIDOS EN LOS ÚLTIMOS AÑOS Y NO SENTIRSE REPRESENTADAS POR UN TEXTO DEDICADO EXCLUSIVAMENTE A LAS NECESIDADES DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS Y LA EMPRESA ALSA

Los sindicatos CCOO y UGT han convocado a ASETRA y CESINTRA, como las dos patronales mayoritarias de empresas la logística y del transportes de mercancías de Asturias, así como a las tres patronales representativas de empresas de transporte de viajeros (CAR, ASTRA y ASVIPYMET) a una reunión como comienzo de las negociaciones de un nuevo Convenio Colectivo de Transporte de Asturias. Las Juntas Directivas de las dos organizaciones patronales de transporte de mercancías hemos acordado de forma unánime no acudir a esa negociación. En el caso de ASETRA, la decisión fue adoptada por la Junta Directiva a propuesta de su Presidente y posteriormente esa misma decisión fue ratificada, a petición del propio Presidente, de forma unánime por su

Asamblea General anual.

Los motivos que han llevado a la organización a adoptar esta meditada decisión y que han sido remitidos por carta a la Federación Asturiana de Empresarios, centrales sindicales y autoridad laboral, son a grandes rasgos, las siguientes:

- Las patronales de transporte de mercancías por carretera han sido defenestradas de forma reiterada tanto por las organizaciones sindicales como las patronales de empresas de transportes de viajeros antes referidas. En el Convenio Colectivo negociado en el año 2012, el convenio fue suscrito solamente por las tres patronales de transporte de viajeros, conociendo la manifiesta contraposición al texto convencional suscrito de

las patronales que firman la presente; y en el Convenio Colectivo suscrito en el año 2016 directamente, y de malas formas, se excluyó a ambas patronales del proceso negociador, volviendo a suscribir de nuevo el convenio las organizaciones sindicales con las patronales representantes de las empresas de transporte de viajeros.

- Tales antecedentes, si bien fueron avalados posteriormente por los Tribunales de Justicia, en decisiones que cuando menos cabe considerar como sorprendentes, manifiestan el total desdén que tanto las organizaciones sindicales como las patronales de transporte de viajeros muestran al sector de transporte de mercancías, y que se manifiesta de forma explícita en un texto convencional que ignora de forma absoluta las cualidades y





necesidades del sector empresarial de la logística y el transporte de mercancías, así como otros sectores que también son representados por ASE-TRA, como el de aparcamientos.

- Conforme a lo expuesto, los Convenios Colectivos que se vienen suscribiendo de forma reiterada en el ámbito del Principado de Asturias, y cuyos efectos se extienden a todo el sector del transporte, regulan únicamente la actividad del sector de transporte de viajeros, y, en realidad, atienden de forma única y exclusiva a los intereses empresariales del Grupo Alsa. La consecuencia de esta indiscutible realidad es que el texto convencional asturiano se constituye en una regulación excepcional respecto los convenios del resto de las comunidades autónomas, en ninguna otra existen convenios unitarios de transporte de viajeros y mercancías, y una rémora para la competitividad del sector logístico asturiano, el cual no es que sea ajeno al crecimiento existente en otras partes del país, sino que en Asturias está decreciendo hasta el punto de poder considerarse un sector en peligro de extinción.

- Las realidades de los sectores de transporte de mercancías y viajeros son absolutamente diferentes, lo que queda acreditado por la ya aludida

excepcionalidad de ser en Asturias la única comunidad autónoma en el que un mismo texto convencional regula de forma unitaria ambas actividades. Mientras que el sector de viajeros es un sector intervenido y cuyos ingresos mayoritarios dependen de las Administraciones públicas, el sector de mercancías compite en un marco tan regulado en cuanto a los requisitos del ejercicio de la actividad como liberado en cuanto a los precios; los jornadas de los trabajadores de ambos sectores son totalmente diferentes, rígidas en el caso de viajeros y flexibles y adaptadas al cliente en el caso de mercancías; y podríamos seguir enumerando incontables diferencias entre ambos sectores, todas ellas conocidas por los actores implicados, siendo que la unificación de la regulación laboral convencional de ambos sectores en uno responde únicamente al interés sindical de que la incidencia de una huelga de transporte de viajeros condicione a ambos sectores, siendo utilizada ésta siempre este como elemento estratégico en toda negociación, trasformando habitualmente esta en un mero chantaje, y al interés empresarial del Grupo Alsa de controlar un convenio genérico que no sea inferior a un convenio particular de empresa que pudiera negociar, con el ánimo de evitar la entrada de competidores en su sector. Ambos intereses son en

todo caso ajenos a las necesidades del sector de transporte de mercancías.

- La consecuencia de la negociación de un Convenio Colectivo que no atiende las necesidades del sector, que regula la jornada de trabajo de forma absolutamente diferente a la realidad de la misma, que impone una estructura salarial anacrónica y solo asumible por una corporación multinacional como Alsa, etc, es el establecimiento de un lastre insuperable para la competitividad de las empresas logísticas asturianas. En un sector como el logístico, en el que el marco competitivo se extiende a todo al ámbito nacional, e incluso de la Unión Europea, nuestras empresas parten de unas condiciones primarias en materia laboral muy diferentes a las de su entorno más cercano, refiriéndonos por este a nuestras comunidades vecinas de Cantabria o León. Esta es la causa de una deslocalización continua y sin pausa de las principales empresas que, junto con el delicado momento económico del sector, casi endémico ya en el mismo, está llevando a la práctica desaparición del mismo en Asturias.

Por los motivos expuestos, ni ASE-TRA ni CESINTRA acudirán a negociar un Convenio Colectivo que no responda, en modo alguno, a las necesidades e intereses de empresas y trabajadores del sector de la logística y del transporte de mercancías. Y la no asistencia al mismo no es óbice a que se mantenga nuestra histórica disposición negociadora, que se manifiesta en los acuerdos reiterados alcanzados con los sindicatos en el ámbito nacional, sino que, al contrario, mantenemos la misma con mayor interés y esfuerzo que nunca, esperando una profunda reflexión al respecto tanto de las organizaciones sindicales como de las patronales de viajeros, que permita afrontar, desde la lealtad y el interés general, una negociación que permita concluir en un Convenio Colectivo que, como ocurre en el resto de la nación, responda a los intereses y necesidades de las empresas y trabajadores del sector logístico y del transporte de mercancías por carretera. ■

JORNADA INFORMATIVA

LA REFORMA DEL ROTT

(REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE
LOS TRANSPORTES TERRESTRES)

24 de Mayo de 2019

Recinto Ferial Luis Adaro, Gijón
(Asturias)



El pasado 20 de febrero de 2019 se publicó en el Boletín Oficial de Estado el Real Decreto 70/2019, por el que se modifica El Reglamento de La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) y otras normas que afectan al transporte público de mercancías por carretera.

Entre otras cuestiones se ha modificado el régimen de acceso a las autorizaciones de transporte (tarjetas), la figura y responsabilidades del gestor del transporte (capacitador), el funcionamiento de las juntas arbitrales, el régimen sancionador, aspectos del documento de control, el CAP de los conductores, etc.

Dada la relevancia de estas modificaciones y la importancia que para nuestras empresas tienen las mismas, hemos organizado una jornada informativa donde se abor-

darán estas cuestiones y se dará respuesta a las dudas que algunos de estos aspectos plantean para nuestra operativa diaria.

En la primera parte de la jornada se analizarán las principales novedades que el reglamento, recientemente aprobado, introduce y que afectan tanto a los empresarios como a los profesionales del transporte público de mercancías por carretera.

En la segunda parte se dará la visión de las empresas transportistas sobre la nueva normativa aprobada, es decir, se analizará dicha normativa desde un punto de vista empresarial en términos de oportunidades y amenazas. ■

PROGRAMA

JORNADA INFORMATIVA

09:30 INAUGURACIÓN Y PRESENTACIÓN

D. Esteban Aparicio Bausili. Concejal de Seguridad Ciudadana, Movilidad y Transportes del Ayuntamiento de Gijón.

10:00 PONENCIA: "Novedades de la Reforma del ROTT: Real Decreto 70/2019, de febrero".

D^a Ana Santiago Coll. Consejera Técnica de la Subdirección General de Ordenación y Normativa de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento.

10:45 PONENCIA: "La Administración Autonómica ante la reforma del ROTT".

D. José Manuel Caldevilla Suarez. Director de la Agencia Asturiana de Transportes y Movilidad.

11:30 PAUSA- DESCANSO

12:00 PONENCIA: "La Visión del nuevo ROTT de las empresas transportistas".

D. Carmelo González Sayas. Presidente del departamento de mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera, CNTC. Presidente de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales de Transporte por Carretera, CONETRANS.

12:45 COLOQUIO

13:30 CONCLUSIONES Y CLAUSURA

D. Ovidio de la Roza Braga. Presidente de CETM y ASETRA/CETM Asturias.

El CNTC impugna la regulación relativa a la pérdida de honorabilidad del RD 70/2019

El Departamento de Mercancías de Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC) ha acordado, por amplia mayoría, impugnar en vía contencioso administrativa el Real Decreto 70/2019 por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Te-

rrrestres (ROTT) en su regulación relativa a la pérdida de honorabilidad, por entender que, no solo provoca una alarmante inseguridad jurídica a los profesionales del transporte, sino que también transgrede la letra y el espíritu del texto del Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento

Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, por los que se establecen las normas para el ejercicio de la profesión de transportista, con vulneración de derechos fundamentales, entre los cuales está la tutela judicial efectiva en su vertiente del derecho a un procedimiento con todas las garantías.

Una vez se tenga por interpuesto el recurso por el tribunal competente, los motivos concretos de la impugnación se desarrollarán en la pertinente demanda. ■



LA CETM RATIFICA SU OPOSICIÓN A LAS 44 TONELADAS

La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) ha acudido esta mañana a la Jornada 'Las 44 toneladas, a debate', organizada por la patronal de logística UNO.

Durante la misma, los representantes de la CETM han tenido la oportunidad de recordar públicamente a todos los asistentes que la introducción de las 44 toneladas estaría vinculada en cualquier caso al paquete de negociación entre el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), con las principales asociaciones de cargadores (Aecoc, Aeu-trans-mer y Transprime) y la Administración. Este paquete, que ya es

conocido, incluye, entre otras medidas, la eliminación de los tiempos de espera en las operaciones de carga y descarga, la revisión del precio del transporte en función del coste del combustible, la reducción de los plazos de pago, etc.

Lamentablemente, las negociaciones mantenidas durante más de dos años entre la CETM y el resto de las organizaciones integradas en el CNTC, con las asociaciones de carga-

do-res, han sido infructuosas, y sería el momento, tal como recientemente trasladó el presidente del CNTC y de la CETM (en funciones), Carmelo González, en el Foro de Transportes de AECOC, de sentarse y continuar buscando un acercamiento de posiciones sobre todos los puntos planteados, dentro de un único paquete.

Desde nuestro punto de vista, no se puede hablar con propiedad de mejoras medioambientales y de eficiencia, principales argumentos esgrimidos por los partidarios de la puesta en marcha de las 44 toneladas, sin haberse estudiado adecuadamente la incidencia, impacto y repercusión que esta medida tendría sobre elementos tan importantes como la seguridad vial, el deterioro de las infraestructuras viarias y el daño social y económico que supondría la desaparición de miles de puestos de trabajo de conductor, entre otros.

En este sentido la Directora General de Transporte Terrestre, Mercedes Gómez, ha insistido en la necesidad de que exista un diálogo y acuerdo entre las partes (transportistas y cargadores), para tener el apoyo de la Administración.

Por nuestra parte, desde la CETM seguiremos defendiendo la importancia de una normativa justa que permita al sector del transporte seguir contribuyendo a la mejora continua de la competitividad y el bienestar de la economía y la sociedad española. ■

ELIMINACIÓN DE LAS AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE FÍSICAS

El pasado 20 de febrero de 2019 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto 70/2019, de 15 de febrero, por el que se modifican el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y otras normas reglamentarias en materia de formación de los conductores de los vehículos de transporte por carretera, de documentos de control en relación con los transportes por carretera, de transporte sanitario por carretera, de transporte de mercancías peligrosas y del Comité Nacional del Transporte por Carretera. <https://www.boe.es/eli/es/rd/2019/02/15/70>

Entre otras modificaciones de gran importancia para el sector del transporte de mercancías por carretera, la modificación de los artículos 42, 51 y concordantes del meritado texto legal conlleva la eliminación de las autorizaciones de transportes físicas que hasta ahora expedían los organismos competentes de las CC. AA. Desde la fecha de publicación de la modificación legal referida, las nuevas matriculaciones, así como los próximos visados, no recibirán autorizaciones en formato físico, siendo que la comprobación de que las empresas transportistas contratadas cumplen los requisitos legales preceptivos para la prestación de servicios de transportes de mercancías por carretera deberá realizarse a través del Registro de Empresas y Actividades de Transporte del Ministerio de Fomento cuyo enlace facilitamos: <http://apps.fomento.gob.es/crgt/servlet/ServletController?modulo=datos-consulta&accion=inicio&lang=es&estilo=default> ■

INTERPRETACIÓN DESCANSO SEMANAL REGULAR EN CABINA

En relación con la circular nº 45-G-19 sobre la interpretación dada por la Subdirección General de Inspección sobre la aplicación del descanso semanal regular, les confirmamos que en una reunión mantenida ayer por la tarde en el ministerio de Fomento se trasladó al Comité Nacional que se han modificado las instrucciones sobre el control del descanso semanal regular en cabina (+ 45 h.), quedando como sigue:

- Las inspecciones solo se realizarán in situ, a camión estacionado.
- El tratamiento por realización del descanso semanal regular en cabina se computará como infracción muy grave (2.000€), atendiendo al contenido del art. 197 apartado 42.6 del ROTT:

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 140.37.6 de la LOTT y en los apartados 25 y 27 del grupo 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2016/403, la disminución del descanso semanal normal en más de nueve horas o del reducido en más de cuatro.

No se computarán como descanso los períodos en que no se hayan cumplido todas las condiciones señaladas al efecto en la reglamentación comunitaria sobre tiempos de conducción y descanso (prohibición de realizar el descanso semanal regular en la cabina).

- Se computará como que no se ha realizado el descanso si en el momento de la inspección se detecta que han pasado 45 horas.
- No se pedirán resguardos o justificantes de ningún tipo sobre la realización del descanso (facturas de hotel, recibos, etc.) ■



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

www.alchersan.com

Comercial

Alchersan

Distribuidor Kärcher para Asturias

KÄRCHER

makes a difference



SOSTENIBILIDAD

SUBVENCIONES PARA EL USO DE ENERGÍAS RENOVABLES, Y PARA ACCIONES DE AHORRO Y EFICIENCIA ENERGÉTICA EN EL PRINCIPADO DE ASTURIAS

(ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE LA CATEGORÍA N1, VEHÍCULOS HASTA 3.500 KG DE MMA)



El 04 de abril se ha publicado en el BOPA la convocatoria de subvenciones para el uso de energías renovables, y para acciones de ahorro y eficiencia energética en el Principado de Asturias, que incluye en la Línea 2.4 Transporte y movilidad eficiente de mercancías.

Estas Ayudas han sido convocadas con un crédito total disponible para la Línea 2.4 de 53.206,29 euros.

La Línea 2.4 subvencionará la adquisición, en régimen de propiedad, de vehículos con capacidad de tracción eléctrica al 100% mediante baterías (BEV) (baterías de litio), concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima en carga técnicamente admisible no supere los 3,5 toneladas (categoría N1).

La densidad energética máxima de la batería deberá ser mayor de 100 Wh/kg. (Se considerará que las baterías de iones de litio, debido a sus características inherentes, cumplen esta condición)

La cuantía de la subvención será

de **hasta el 15% del gasto subvencionable y en ningún caso superará el importe de 6.500 € por cada vehículo adquirido.**

Se considerarán subvencionables las **adquisiciones efectuadas** entre el periodo **comprendido entre el día 27 de julio de 2018 y el 04 de octubre de 2019.**

Estas ayudas se podrán solicitar en el plazo **comprendido entre el 05 de abril de 2019 y el 06 de mayo de 2019.**

Las solicitudes de ayuda se pueden realizar en la página web del Principado de Asturias:

<https://sede.asturias.es/portal/site/Asturias/>

La solicitud irá acompañada de los

documentos siguientes:

1. Ficha de acreedores. (En caso de no estar dados de alta en la base de terceros del Principado de Asturias o pretender un cambio de cuenta bancaria).

2. Documentación técnica (que se recoge en los subapartados siguientes):

- Copia de las especificaciones técnicas del vehículo donde figure su autonomía.

- Copia de las especificaciones técnicas donde figure que la batería es de iones de litio (Li) o, en su defecto, donde se incluya la densidad energética de la batería (Wh/kg) o los siguientes datos: peso de la batería (kg), capacidad (Ah), voltaje (V).

- Características de la flota del beneficiario.

3. En caso de empresas privadas, además:

- Copia de la escritura pública de constitución.
- Copia de la tarjeta de identificación fiscal.
- Certificado de alta en el censo de empresarios, profesionales y retenedores expedido por la Agencia Estatal de Administración Tributaria (IAE).
- Poder bastante en derecho que acredite las facultades de representación del firmante de la solicitud para actuar en nombre de la empresa solicitante.

4. En caso de autónomos, además:

- Certificado de alta en el censo de empresarios, profesionales y re-

tenedores expedido por la Agencia Estatal de Administración Tributaria (IAE).

5. En caso de entidades sin ánimo de lucro, además:

- Copia de los estatutos actualizados de la entidad solicitante.
- Copia de la resolución de inscripción de la persona jurídica en el registro correspondiente, en su caso.
- Copia de la tarjeta de identificación fiscal de la entidad solicitante.
- Poder bastante en derecho que acredite las facultades de representación del firmante de la solicitud para actuar en nombre de la entidad solicitante.

Si te opones a que el Principado de Asturias recabe información en otras Administraciones Públicas o estos documentos no han sido aportados anteriormente a cualquier

Administración, necesitas además:

6. Documento nacional de identidad o documento acreditativo de la identidad o tarjeta de identidad de la persona extranjera residente en territorio español.

7. Certificado vigente de estar al corriente en el cumplimiento de obligaciones con la Tesorería General de la Seguridad Social.

8. Certificado vigente de estar al corriente en el cumplimiento de obligaciones con la Agencia Estatal de la Administración Tributaria.

9. Certificado vigente de estar al corriente en el cumplimiento de obligaciones con el Ente Público de Servicios Tributarios del Princ. de Asturias.

Para ampliar información sobre esta convocatoria de subvenciones podéis dirigirlos a nuestro departamento de economía (Tel. 985175052. Juan García. economia@asetra.es).■



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

SUBVENCIONES

CONVOCATORIA DE SUBVENCIONES PARA
EMPRESAS DE TRANSPORTE PARA**MODERNIZACIÓN Y
ADAPTACIÓN DE VEHÍCULOS**

(NUEVAS TECNOLOGÍAS)

El pasado viernes 08 de abril de 2019 fue publicada en el BOPA la convocatoria de subvenciones para empresas de transporte para modernización y adaptación de vehículos.

Estas Ayudas serán convocadas con un crédito total disponible para la mejora de las tecnologías de 80.000 euros.

Los beneficiarios serán tanto los empresarios autónomos como las sociedades transportistas asturianas que sean titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías en vehículos de más de 3.500 Kg. de M.M.A..

Estas subvenciones serán a fondo perdido y podrán alcanzar como **máximo el 50% del coste de la compra** que se realice.

El objeto de estas ayudas es la modernización del sector del transporte público de mercancías por carretera y las inversiones que

se contemplan son las siguientes:

- Sistemas de localización de vehículos y mercancías (GPS/GSM y GPRS)
- Sistemas de recepción y transmisión de datos radiofrecuencia
- Adquisición e instalación de Tacógrafo Digital y componentes.
- Sistemas de tratamiento y almacenamiento de datos (lámparas y dispositivos periféricos.
- Equipos informáticos tales como ordenadores, impresoras, scáneres, routers, módems, elementos de comunicación periféricos.
- Programas informáticos de gestión de flotas y de gestión de empresas de transporte, programas de

descarga, análisis y almacenamiento de datos del tacógrafo digital.

- Instalación de redes informáticas e inversiones en accesos a internet de banda ancha. Sólo inversiones en equipos e instalaciones.

Serán subvencionables aquellas inversiones que aisladas o conjuntamente supongan para el solicitante una **compra superior a 600 euros**, sin IVA. Así mismo, se establece como **inversión máxima subvencionable de 10.000 euros por empresa**.

Las solicitudes de subvención podrán presentarse hasta el **31 de mayo de 2019**. Las inversiones deberán estar realizadas entre el periodo **comprendido entre el día 22 de junio de 2018 y el 31 de mayo de 2019**.

Para ampliar información sobre esta convocatoria o solicitar su gestión deberéis dirigiros a nuestro departamento de economía (Tel. 985175052. Juan García. economia@asetra.es) ■





Entra en funcionamiento

la zona ULEZ EN LONDRES

Ha entrado en funcionamiento en Londres una zona de ultra bajas emisiones (ULEZ), reemplazando la T-Charge, a partir del 8 de abril de 2019

Dicho área de ultra bajas emisiones está operativa las 24 horas del día, los 7 días de la semana y cubre todos los vehículos conducidos dentro del área central de Londres.

Vehículos afectados

- Automóviles (gasolina y diésel)
- Furgonetas, minibuses y vehículos especiales más ligeros.
- Camiones, autocares y otros vehículos más grandes.

En concreto se aplica a :

- Camiones
- Autobuses y autocares (más de 8 asientos de pasajeros, más de 5 toneladas de peso bruto del vehículo),
- Cajas motorizadas para caballos (más de 3.5 toneladas de peso bruto del vehículo)
- Vehículos de avería y recuperación
- Vehículos de recogida de residuos
- Barrenderos
- Hormigoneras
- Volquetes
- Camiones de mudanzas (más de 3.5 toneladas de peso bruto vehicular)

Se deben consultar para cada tipo

de vehículo los estándares de emisiones, los cargos diarios y las sanciones.

Ha de comprobarse los estándares de emisiones de cada uno de los vehículos que van a acceder a la zona ULEZ , puesto que si conduce un camión, furgoneta, autobús, minibús u otro vehículo especializado que actualmente cumple con los estándares de emisiones de LEZ en todo Londres, es posible que no cumpla con los nuevos estándares de ULEZ para el centro de Londres.

Una carga diaria se extiende desde la medianoche hasta la medianoche. Si conduce dentro del área de ULEZ durante dos días, por ejemplo, antes de la medianoche y después de la medianoche, debe pagar dos cargos diarios si su vehículo no cumple con los estándares de ULEZ.

Cuantías:

£ 12.50 para la mayoría de los tipos de vehículos, incluidos automóviles, motocicletas y furgonetas (hasta 3,5 toneladas inclusive)

£ 100 para vehículos más pesados, incluidos camiones (más de 3,5 toneladas) y autobuses / autocares (más de 5 toneladas)

Cargo de penalización: £ 1,000 (reducido a £ 500 si se paga dentro de los 14 días). Estos se suman a los cargos por Carga de Congestión o Zona de Baja Emisión (LEZ) que se apliquen.

Vehículos no registrados en el Reino Unido

Los propietarios de vehículos no registrados en el Reino Unido también deben pagar el cargo de ULEZ para conducir dentro de la zona si no cumplen con los estándares de emisiones.

Existe un verificador de vehículos que contiene información sobre muchos de los vehículos registrados fuera del Reino Unido, pero en su defecto tendrá la opción de enviar una copia de la ficha técnica de su vehículo, donde muestre la norma Euro de fabricación.

Expansión de ULEZ - Octubre de 2021

A partir del 25 de octubre de 2021, el límite de ULEZ se ampliará para crear una zona más grande delimitada por las carreteras circulares norte y sur. Si conduce un vehículo de gasolina o diesel dentro de esta área ampliada, también deberá cumplir con nuevos estándares de emisiones más estrictos o pagar una tarifa diaria.

No se cobrarán los vehículos que utilicen las carreteras circulares norte y sur y que no entren en ULEZ.

Pueden consultar toda la información disponible en el siguiente link, donde además pueden dar de alta a sus vehículos y comprobar los vehículos que se verían afectados. ■

<https://tfl.gov.uk/modes/driving/ultra-low-emission-zone>



Ayudas para el **ABANDONO DE LA ACTIVIDAD** del Ministerio de Fomento 2019

El jueves 11 de abril de 2019 se ha publicado en el BOE el extracto de la convocatoria para el año 2019 de las ayudas a transportistas autónomos por carretera que abandonen la actividad (Resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda)

El crédito o cuantía disponible para esta convocatoria de ayudas es de 9.240.000 euros distribuidos entre un importe máximo de 9.090.000 € repartidos entre los beneficiarios resultantes recogidos en el Resolución de otorgamiento, y un importe máximo de 150.000 € para pagar a potenciales recursos estimatorios interpuestos contra dicha Resolución, lo que representa un 1% menos que en la convocatoria del 2018.

Esta convocatoria fija la **EDAD MÍNIMA PARA LA SOLICITUD** de las mismas en 64 AÑOS (a fecha de convocatoria). Esta medida se aplica ante la escasez del presupuesto asignado y se trata de ajustar el número de solicitantes a la cantidad disponible para estas ayudas.

Esta convocatoria en el presente año sólo se podrán solicitar estas ayudas por medios telemáticos en la sede electrónica del Ministerio de Fomento a través de la siguiente dirección:

https://sede.fomento.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/TTE_CTRA/AYUDAS/AYUDAS_ABANDONO/

PLAZO DE PRESENTACIÓN DE SOLICITUDES

El plazo de presentación de las solicitudes finaliza el próximo 13 de mayo de 2019.

CRITERIOS DE VALORACIÓN DE LAS SOLICITUDES

De acuerdo con lo dispuesto en la FOM/3218/2009, de 17 de noviembre, por la que se aprobaron las bases reguladoras de estas ayudas, para su otorgamiento se tendrá en cuenta el hecho de disponer, en el momento de presentación de la solicitud, de una resolución que determine la fecha de efectos de la aprobación de la pensión por incapacidad permanente absoluta, total o gran invalidez para el desempeño de la profesión habitual de transportistas y la mayor edad de los transportistas.

Podrán ser beneficiarios de estas ayudas aquellos transportistas que en el momento de presentar la solicitud cumplan los siguientes requisitos:

- ▶ Ser transportistas autónomos con edad igual o superior a 64 años (para esta convocatoria) o haberle sido concedida una capacidad permanente absoluta o total para el desempeño de la profesión habitual de transportista o gran invalidez, habiendo recaído resolución del Instituto Nacional de la Seguridad Social indicando la fecha de aproba-

ción de la pensión.

- ▶ Ser titular, en el momento de la solicitud de una autorización vigente de transporte público de ámbito nacional, de mercancías o de viajeros en autobús con un máximo de tres copias, o bien simultáneamente de ambas autorizaciones con un máximo total de tres copias. En ningún caso se considerará vigente una autorización que no tuviese, al menos, una copia en vigor.

- ▶ Haber sido titular, de forma ininterrumpida durante los diez últimos años, de una de las autorizaciones contempladas en el apartado anterior, con un máximo de tres copias, o bien de ambas igualmente con un máximo total de tres copias. Al menos una de las autorizaciones de transporte público de que sea titular el solicitante debe estar en vigor en el momento de presentación de solicitud y hasta que se renuncie a ella por resultar beneficiario de la ayuda o, en su caso, en la fecha de aprobación de la pensión de incapacidad permanente en grado total, absoluta o gran invalidez que recoja la Resolución correspondiente.

En los casos en los que la vigencia de la autorización de transporte público haya estado suspendida en periodos temporales superiores a tres meses por

falta de visado, no se computará como interrupción si esto se ha producido una única vez antes de la fecha de presentación de la solicitud o, en su caso, antes de la fecha de aprobación de la pensión de incapacidad permanente en grado total, absoluta o gran invalidez que recoja la resolución correspondiente, siempre que en dicha fecha de presentación o, en su caso, de aprobación de la pensión de incapacidad permanente, estuviera visada y de alta.

► Estar dados de alta y al corriente en el pago de las cuotas en el régimen de trabajadores autónomos de la Seguridad Social de forma ininterrumpida los últimos diez años, permitiéndose una sola interrupción que no supere los tres meses. En los supuestos de solicitantes afectados por una incapacidad permanente absoluta, total para el desempeño de la profesión habitual de transportista o gran invalidez, el referido plazo de diez años se computará desde que ésta les hubiese sido reconocida.

► Comprometerse a abandonar la actividad de transporte público en nombre propio, procediéndose a la renuncia de todas las autorizaciones de transporte público y de actividades auxiliares y complementarias del transporte de que fuera titular, obligándose a devolver las ayudas obtenidas y los correspondientes intereses en caso de reiniciarla.

► No haber desaprovechado otras ayudas por el abandono de la actividad que hubieran sido otorgadas por el Mi-

nisterio de Fomento en los tres años anteriores, por haber renunciado a ellas o no haber aportado la documentación necesaria para su cobro.

La ponderación de dichos criterios se llevará a cabo de la siguiente manera: en primer lugar se dará preferencia a quienes dispongan de dicha resolución de incapacidad; en cuanto a los demás beneficiarios, se elaborará una relación por orden descendente de edad. Las ayudas se otorgarán a los que ocupen los primeros lugares en la relación de beneficiarios así elaborada.

CUANTÍA DE LAS AYUDAS

Las cuantías para cada beneficiario serán las siguientes:

- Si el beneficiario tuviera una edad inferior a 65 años, 5.300 euros por cada seis meses completos que le falten para cumplir la edad de 65 años. El cómputo de los semestres completos se hará a partir del 1 de junio del ejercicio en que se otorguen las ayudas. Los beneficiarios a los que se hubiera declarado incapacidad permanente absoluta o total para el desempeño de la profesión habitual de transportista o gran invalidez, no percibirán cantidad alguna por este concepto, con independencia de su edad.
- Por la autorización o autorizaciones de transporte público de que fuera titular, 30.000 euros. (Esta es la única cuantía a percibir por los beneficiarios que presenten una incapacidad permanente absoluta o total).

REQUISITOS PARA EL PAGO

Para proceder al cobro de la ayuda otorgada deberá acreditarse el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- El beneficiario deberá renunciar a todas las autorizaciones de transporte público y de actividades auxiliares y complementarias del transporte de que fuera titular.

- El beneficiario deberá comprometerse formalmente a abandonar con carácter definitivo el ejercicio de la actividad de transporte en calidad de empresario, así como en su caso, a no aportar su capacitación profesional a otra empresa de transporte.

- En caso de ser titular de permiso de conducción válido para vehículo de más de 3.500 kg. de masa máxima autorizada y/o para autobús, deberá renunciar al mismo en la Jefatura de Tráfico correspondiente.

Los beneficiarios de las ayudas deberán aportar la documentación justificativa del abandono antes del 1 de julio del año en que se otorguen las ayudas, salvo que en la resolución de otorgamiento se haya fijado un plazo diferente y lo más probable en esta convocatoria es que se retrase.

Para más información y para gestionar estas ayudas ante el Ministerio de Fomento pueden ponerse en contacto con Juan García (T 985175052) ■



Polígono Proni. Calle 1, nº12
33199 Meres - Siero - Asturias
Tfnos.: 985 79 32 45
985 79 40 22
E-mail: info@asturcamion.com

www.asturcamion.com



Los

5 principales problemas en el garaje comunitario

En los garajes comunitarios como en cualquier Comunidad de Vecinos son frecuentes los problemas de convivencia, la mayoría de las veces se trata de situaciones que con sentido común y buena voluntad acaban solucionándose.

híban, o que la normativa municipal de tu población haga mención al número de vehículos que están permitidos cuando otorgó la licencia al aparcamiento.

Por otro lado hay opiniones y jurisprudencia que avalan el derecho del propietario a ocupar su plaza de parking como quiera siempre que no moleste a otros propietarios.

El principio fundamental que no podemos olvidar es que el garaje no es una zona privada, es una zona comunitaria en la que compartimos el uso con el resto de propietarios. Y a partir de ahí tener en cuenta lo que dice el artículo 394 del código civil :

Cada partícipe podrá servirse de las cosas comunes, siempre que disponga de ellas conforme a su destino y de manera que no perjudique el interés de la comunidad, ni impida a los copartícipes utilizarlas según su derecho.

Eso significa que las plazas de garaje son exclusivamente zonas de estacionamiento de vehículos, y que no podemos salirnos de las líneas pintadas en el suelo.

Por desgracia la falta de respeto por los elementos comunes, la indife-

rencia por su conservación, el incumplimiento del Reglamento de Régimen Interno (que se van creando por acuerdos de los vecinos en las Juntas de propietarios) o de los Estatutos que regulan los derechos y obligaciones fundamentales son la realidad del día a día comunitario y por lo tanto una fuente de problemas de convivencia.

En ese sentido vamos a repasar los 5 principales problemas en el garaje:

1. APARCAR COCHE Y MOTO EN LA PLAZA DE GARAJE

Esta situación es la más habitual y la que más conflictos genera. Uno de tus vecinos tiene una plaza grande y aprovecha para aparcar más de un vehículo. La Ley de propiedad Horizontal no dice nada al respecto, pero puede ser que los estatutos de la Comunidad lo pro-

En cualquier caso conviene consultar la póliza de seguros ya que puede ser que en caso de siniestro no cubra más de un vehículo por plaza y en caso de siniestro reduzca las indemnizaciones.

En este post tienes mucha más información acerca de esta situación. ¿Puedo aparcar coche y moto o dos coches en mi plaza de garaje?

2. SALIRSE DE LA PLAZA AL APARCAR O USAR ESPACIOS COMUNES

Ya sea por tener un coche demasiado grande, una plaza demasiado pequeña, pretender aparcar el coche y la moto, o simplemente por ser un mal conductor o no tener respeto por los demás y aparcar de cualquier forma, este es otra de los principales problemas en los garajes comunitarios.

No se pueden invadir otras plazas o zonas comunes de paso, de vehículos o de peatones, ni pisar la línea divisoria de tal manera que nuestro vecino tenga problemas para abrir la puerta de su vehículo con facilidad.

En otras ocasiones nuestra plaza está situada en un lugar separado de las demás y aunque nos lo parezca tampoco podemos utilizar esa zona comunitaria junto a nuestra plaza, esa que parece desaprovechada, que no molesta a nadie, pero que es de todos como el resto de zonas comunes. No deberíamos aprovechar que está ahí al lado nuestro y de nadie más para almacenar trastos, bicicletas o aparcar de cualquier forma pisando las líneas porque creemos que no molestamos a nadie.

Las zonas comunes son de todos y no pueden usarse como si fueran propias porque a alguien le molestará y tendrá razón para quejarse en la próxima reunión de vecinos.

3. APARCAR EN LA PLAZA DE OTRO PROPIETARIO

Esta situación es un clásico cuando hablamos de problemas en el garaje y está reconocida en el Código Penal. Si tienes un vecino que se aprovecha, por ejemplo porque no vives en la finca y tienes la plaza vacía, y aparca su coche haciendo oídos sordos a tus requerimientos para que no ocupe tu plaza puedes denunciarlo.

Tienes la Ley de tu lado, no se puede entrar en una propiedad privada y ya ha habido varias sentencias en ese sentido con indemnizaciones directamente proporcionales a los días en que el okupa ha usado tu plaza.

Si lo que has pensado es llamar a la policía o a la grúa municipal, olvídalos, para poder sacar el coche necesitarían una orden judicial. Así que primero coméntaselo al Presidente para que interceda y si no hace caso recuerda que tienes la vía judicial. Esperemos que no tengas que llegar a

esos extremos, pero tampoco te dejes tomar el pelo.

4. USAR LA PLAZA DE PARKING COMO TRASTERO

Si bien la finalidad de la plaza de garaje es estacionar el coche es bastante habitual que los propietarios almacenen en ella cajas con herramientas, repuestos como aceite y líquidos para el mantenimiento del coche, restos de botes de pintura y un sinfín de trastos que no tienen cabida en su domicilio. Como siempre lo mejor es tirar de sentido común. Es cierto que ese no es el destino de una plaza de aparcamiento pero hay juristas que interpretan la Ley entendiendo que si no está prohibido expresamente no debería impedirse a un propietario hacer uso de su espacio privado como desee siempre que no moleste a los demás ni almacene productos inflamables que supongan un riesgo de incendio. Al margen de las diferentes interpretaciones hay una cosa segura, en caso de un incidente los seguros

www.sanromangarcia.com | info@sanromangarcia.com | T 985 79 29 66 / 985 79 26 31



SAN ROMÁN

ESTACIONES DE SERVICIO
SAN ROMÁN EN:
VIELLA, GRANDA (ASTURIAS)
SOLOSANCHO (ÁVILA)



DESCUENTO 5★
VALCARCE CLÁSICA

12

CÉNTIMOS DE DESCUENTO
con tarjeta SOLRED a socios de UITA, CESINTRA y CETM

16

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

15

CÉNTIMOS DE DESCUENTO con tarjeta SOLRED a socios de UITA, CESINTRA con precio profesional *

* SÓLO ESTACIÓN DE VIELLA

20

CÉNTIMOS DE DESCUENTO de ADBLUE para socios de CETM, UITA y CESINTRA

8

CÉNTIMOS DE DESCUENTO para empresas radicadas en polígonos

nos exigirán responsabilidades según lo que almacenemos.

5. INSTALAR SOPORTES PARA BICICLETAS, ELEMENTOS DE VUELO, CEPOS...

La Ley dice que el uso del vuelo es privativo y nos permite colocar soportes para bicicletas, ya sea con soporte en el suelo, techo o en las paredes de nuestra plaza.

Tenemos este ejemplo del Tribunal Supremo, Sala Primera, de lo Civil, sentencia de 17 febrero 2010, rec. 1958/2005 –EDJ 2010/14196– “Una plaza de aparcamiento es, por su propia definición, un espacio destinado al estacionamiento de vehículos (con o sin motor), remolques y similares. El uso de su vuelo es, ciertamente, privativo y, aunque sea poco usual, debe admitirse su posible utilización para otros fines (conjuntamente con el uso de aparcamiento, pero no exclusivamente para otros usos distintos), ya sea usando el espacio situado sobre el techo del vehículo (así, lo que se sitúe o almacene sobre una baca) ya con soporte en el suelo, en el techo o en las paredes (acaso bicicletas o triciclos).”

Pero por otro lado la Ley también avisa que la instalación no debe afectar a la seguridad del edificio, ni implicar una actividad prohibida en los Estatutos, ni que sea molesta, insalubre, nociva, peligrosa o ilícita. Y por

supuesto siempre y cuando no exceda de su espacio físico y no perjudique los derechos de otro propietario.

Por lo tanto si lo ideal si vamos a tener que hacer obras es comunicarlo en la Junta de Propietarios y evitar que algún día un vecino nos haga retirar el soporte por realización de obras no consentidas

INSTALAR CEPOS

Es una situación similar a la anterior. Se pueden instalar cepos u otros sistemas de seguridad en la plaza de aparcamiento para evitar que otros la ocupen sin permiso pero teniendo en cuenta que no podemos limitar las maniobras del resto de vehículos. Nuevamente lo ideal es comunicarlo en la reunión de propietarios si vamos a hacer obras y no queremos futuros incordios.

Estos son los 5 principales problemas en el garaje comunitario, pero no son los únicos, aquí señalamos otros motivos de conflictos en los garajes comunitarios:

- Problemas para instalar puntos de recarga eléctrica,
- Circular por el garaje a demasiada velocidad o en sentido contrario,

- Estacionar el vehículo junto a la puerta o en mitad del pasillo para descargar la compra interrumpiendo el paso de otros vecinos,

- Salir del garaje sin esperar a que se cierre la puerta de acceso al parking

- Lavar el coche dentro del garaje

- Aprovechar la luz o el agua comunitario para uso privado

- Instalar cámaras de video vigilancia que graben zonas comunes

- Proteger las columnas con cartones y espuma sin ningún tipo de estética. ■

“

Las zonas comunes son de todos y no pueden usarse como si fueran propias porque a alguien le molestará y tendrá razón para quejarse en la próxima reunión de vecinos”.





RELACIONES LABORALES

MEDIDAS EN MATERIA DE IGUALDAD, FOMENTO DEL EMPLEO Y REGISTRO DE LA JORNADA DE TRABAJO

En los últimos días se han publicado en el Boletín Oficial del Estado los Reales Decretos leyes 6/2019 y 8/2019, de 1 y 8 de marzo, respectivamente, que aprueban distintas medidas en materia de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el empleo y la ocupación; fomento del empleo; y en materia de registro de la jornada de trabajo.

Real Decreto-ley 6/2019, de 1 de marzo, de medidas urgentes para garantía de la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres en el empleo y la ocupación: <https://www.boe.es/boe/dias/2019/03/07/pdfs/BOE-A-2019-3244.pdf>.

- Real Decreto-ley 8/2019, de 8 de marzo, de medidas urgentes de protección social y de lucha

contra la precariedad laboral en la jornada de trabajo: <https://www.boe.es/boe/dias/2019/03/12/pdfs/BOE-A-2019-3481.pdf>.

Las medidas más importantes que incluyen ambas normas son las siguientes:

I - IGUALDAD DE OPORTUNIDADES ENTRE MUJERES Y HOMBRES

A - En materia de planes de igualdad.

► Se reduce de 250 a 50 el número de trabajadores de la empresa para que resulte obligatoria la negociación de un plan de igualdad, con el siguiente período transitorio de implantación:

- Hasta 7.3.2020, las empresas de más de 150 y hasta 250 trabajadores.



- Hasta 7.3.2021, las empresas de más de 100 y hasta 150 trabajadores.

- Hasta 7.3.2022, las empresas de 50 a 100 trabajadores.

B – En el desarrollo de las relaciones laborales.

Se introduce el concepto de "trabajo de igual valor", esto es, cuando la naturaleza de las funciones efectivamente encomendadas, las condiciones educativas, profesionales o de formación exigidas para su ejercicio, los factores estrictamente relacionados con su desempeño y las condiciones laborales en las que dichas actividades se llevan a cabo en realidad sean equivalentes.

El empresario está obligado a pagar por la prestación de un trabajo de igual valor la misma retribución, satisfecha directa o indirectamente, y cualquiera que sea su naturaleza, salarial o extrasalarial, sin que pueda producirse discriminación alguna por razón de sexo en ninguno de los elementos o condiciones de aquella. **(Ver más en nuestra página web).**

II – FOMENTO DEL EMPLEO

El citado Real Decreto-ley 8/2019 tiene por objeto, entre otras cuestiones la aprobación de determinadas medidas de protección social y de fomento del empleo en colectivo especialmente sensibles a la inestabilidad laboral y al desempleo, como el de los trabajadores eventuales agrarios; el de los contratados como fijos discontinuos en los 5 sectores de turismo, comercio vinculado al mismo y hostelería; y el de las personas desempleadas de larga duración.

En relación con este último colectivo, el de las personas desempleadas de larga duración, se prevé que las empresas que contraten indefinidamente a personas desempleadas e



inscritas en la oficina de empleo al menos doce meses en los dieciocho meses anteriores a la contratación tendrán derecho, desde la fecha de celebración del contrato, a una bonificación mensual de la cuota empresarial a la Seguridad Social o, en su caso, por su equivalente diario, por trabajador contratado de 108,33 euros/mes (1.300 euros/año) durante tres años. Dichas cantidades serán de 125 euros/mes (1.500 euros/año) cuando los contratos se concierten con mujeres.

A la bonificación citada en el párrafo anterior, que se disfrutará de manera proporcional en caso de que el contrato sea a tiempo parcial, le son de aplicación las obligaciones de conservación de puesto de trabajo (tres años) y de mantenimiento del nivel de empleo en la empresa (dos años).

III – REGISTRO DE LA JORNADA DE TRABAJO

Se introduce en el Estatuto de los Trabajadores la obligación para todas las empresas de registrar la jornada de trabajo de todos sus trabajadores¹ (la obligación de registrar el tiempo

de trabajo de los trabajadores móviles del sector nos vino impuesta por la transposición de la Directiva 2002/15/CE, en los siguientes términos:

a. El registro será diario, y deberá incluir el horario concreto de inicio y finalización de la jornada de trabajo de cada trabajador.

b. Mediante negociación colectiva o acuerdo de empresa o, en su defecto, decisión del empresario previa consulta con los representantes legales de los trabajadores en la empresa, se organizará y documentará este registro de jornada.

c. La empresa conservará los registros a que se refiere este precepto durante cuatro años y permanecerán a disposición de las personas trabajadoras, de sus representantes legales y de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

d. El incumplimiento de la obligación de registro se tipifica como infracción grave en la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

e. La obligación de registro de la jornada de trabajo entrará en vigor el 12 de mayo. ■

DATOS MÁS RELEVANTES DE LOS OBSERVATORIOS DE COSTES, 4º TRIMESTRE DEL 2018



Del análisis de los datos de los distintos Observatorios se puede resumir durante la evolución de ese trimestre:

- Una reducción trimestral de los costes en todos los perfiles de vehículos (entre el -1,2 y -4,1%) motivada por la reducción del 9,3 % del precio del gasóleo y una subida interanual en todos los perfiles de vehículos (entre el 0,3 y 1,4 %) motivada fundamentalmente por la subida del 1,7 % del personal, y 2,3% de los peajes.
- Con carácter general una leve disminución del 0,4 % en los precios del transporte respecto al trimestre anterior y un aumento inapreciable en cómputo interanual (de enero a enero) y aumentos en distancias de + de 201 Km.
- Un crecimiento en la actividad en toneladas-kilómetros respecto al mismo trimestre del año anterior liderando esta subida el segmento del transporte internacional con un 4,2%.
- A lo largo de los últimos 12 meses se produce un movimiento parecido entre la curva de tendencia de los costes de explotación y la de los precios del mercado. ■



EL VII CONGRESO NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN CISTERNAS MADRID, 28 Y 29 DE MAYO

La Asociación Española de Transporte en Cisternas (CETM CISTERNAS), en colaboración con nuestra revista **TRANSPORTE PROFESIONAL**, va a celebrar el 'VII CONGRESO NACIONAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE EN CISTERNAS', que tendrá lugar en Madrid, los días 28 y 29 de mayo de 2019.

El lugar elegido tanto para desarrollo de las Jornadas Técnicas como para la Exposición es VILLA LAUREANA (antes llamada La Hacienda de Campoamor), situada en el km. 23 de la Carretera de Burgos (N-I - Salida Algete).

Las Jornadas Técnicas se desarrollarán a lo largo de cinco Sesiones de Trabajo, y en ellas se analizarán los temas de máxima relevancia e interés para las empresas de nuestro sector. Para ello, contaremos con un plantel de ponentes de primer orden, que nos ayudarán a conocer con detalle la situación del entorno económico y las perspectivas de futuro; las últimas novedades en el transporte de mercancías peligrosas y perecederas; las principales modificaciones del ROTT y la Coordinación de Actividades Empresariales, entre otros asuntos prio-

ritarios para el sector del transporte.

Además, durante este evento, también tendrá lugar una amplia exposición de vehículos de transporte, cisternas y empresas proveedoras de diferentes servicios, equipos y componentes. Así mismo, nos acompañarán y participarán activamente en nuestro Congreso, una significativa representación de nuestros carga-dores y clientes, por lo que confiamos en que este evento, al igual que los seis anteriores, se convierta en un punto de encuentro para los profesionales de nuestro sector, donde todos podamos actualizar nuestros conocimientos, convirtiéndose también en un escaparate único para dar a conocer las últimas novedades, al tiempo que debatimos sobre el momento por el que atraviesa el sector del transporte de mercancías en vehículos cisterna. ■

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



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 diagnosis y reparación. Mecánica general, electricidad, electrónica, tacógrafos analógicos y digitales, chapa y pintura, pre-ITV y traslado del vehículo para pasar la ITV.

Taller oficial: **IVECO** **Kalmar** **WABCO** **ZF**



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

www.crastir.es

DANIMA INGENIERÍA AMBIENTAL S.A.
P.E.P.A. - Avenida Metalúrgicos 12 - Avilés
Tel. 985 514 450 - danima@danima.es



DANIMA



FABRICANDO DESDE 1956



**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



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.



VEHÍCULOS

VEHINSA

www.vehinsa.com



RENAULT TRUCKS T
CAMIÓN DEL AÑO EN ESPAÑA 2014



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

**ANÚNCIATE
EN ESTA REVISTA**

DESDE

125

euros/año

T 985 22 00 19

publicidad@leaderscomunicacion.com

REPARACIONES

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

Taller de Inyección
Espíritu Santo

Polig. Espíritu Santo, Calle Bélgica 5
Tels. : 985 98 59 43
667 65 35 17 / 667 65 35 18

tallerdeinyeccionespiritasant@gmail.com 33010- Oviedo

SERVICIOS AL TRANSPORTE

Comercial

AlchersAn
Distribuidor Karcher para Asturias
KÄRCHER
makes a difference

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

RECAMBIOS Y ACCESORIOS

EUROMASTER NEUMÁTICOS **FANJUL**
Mantenimiento del vehículo

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

Asistencia 24 horas: 606 98 49 32 / 33

Gijón **Mieres**
C/ María González La Pondala, 91 Pol. Ind. Vega de Arriba,s/n
Pol. Ind. Somonte Tf: 985 462 456
Tf: 985 303 799

SERVICIOS EMPRESARIALES

ASCOR
CORPORACIÓN 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

Menéndez Valdés, 11- 1ºC
33201 GIJÓN
T. 985 35 32 24
F. 985 34 85 08
gijon@ascorseguros.com

www.ascorseguros.com

RECAMBIOS MERES S.L.

Polígono de Granda, num.36 nave 7 - 33199 Granda - Siero
Tfnos: 985791281-985985091 Fax: 985791621
recambiosmeres@yahoo.es

Recambios Meres. Todo en recambios para vehículos, camiones y automóviles de Asturias.
Somos líderes en automoción

www.recambiosmeres.es

Especialistas en recambios y accesorios de VI, distribuidores de las marcas:

TRUCK, B.P., MERITOR, EURO PART

OFERTA ESPECIAL EN PÁGINAS WEB PARA SOCIOS ASETRA

leaders COMUNICACIÓN

www.leaderscomunicacion.com
T 985 22 00 19



ASCOR
CORREDURÍA DE SEGUROS, S.A.

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

Menéndez Valdés, 11- 1ºC
33201 **GIJÓN**
T. 985 35 32 24
F. 985 34 85 08
gijon@ascorsegueros.com

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

www.ascorsegueros.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

