

FEBRERO#1

TRANSPORTE

de ASTURIAS



LA REVISTA DEL TRANSPORTE Y LA LOGÍSTICA EN ASTURIAS

4
ASETRA
CETM ASTURIAS

Asturias, centro neurálgico del Sur de Europa

Entrevista a LAUREANO LOURIDO,
Presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón

La justicia europea rechaza el descanso semanal en cabina y el requisito de los 3 camiones



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
PUERTAS 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



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



Tfnos.: 985 74 45 53 - 638 876 424



NUEVO servicio de tacógrafos analógicos y digitales de todas las marcas
REVISAMOS Y PRECINTAMOS TODAS LAS MARCAS

EMPRESA CERTIFICADA

OVIDIO DE LA
ROZA BRAGAPresidente de
ASETRA

EDITORIAL

Sabores agridulces, en el primer menú del año

E

n Asetra, hemos iniciado el año 2018 con sensaciones agridulces. Entre las noticias agradables merece la pena destacar la renovación de la presidencia de FADE, en la persona de Belarmino Feito, al que he dado, por supuesto, la enhorabuena personalmente y quiero hacerlo desde estas líneas también en representación de un colectivo que ha apoyado su candidatura, prácticamente desde el comienzo, al responder al perfil que consideramos necesita actualmente la patronal asturiana.

Nos congratulamos de nuestra apuesta que es, sin duda, la de la recuperación de las organizaciones sectoriales, del diálogo y la consolidación de la verdadera representatividad empresarial en todos los ámbitos. Con mi incorporación como vocal al nuevo comité ejecutivo y la designación de Carlos Paniceres, gerente de Transinsa como vicepresidente, creo sinceramente que el sector está bien representado en la organización patronal y recobrará el peso que se merece.

No en vano, ha sido esa nuestra reivindicación constante a la que no se puede ser ajeno, ni desde la patronal ni desde el gobierno de la región, si se valora lo que nuestra actividad supone para la economía regional, y sobre todo, lo que podría suponer, siempre y cuanto se prestara a las actividades de transporte y logística toda la atención que requieren, (como explica el propio presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón, en la entrevista que pueden leer en páginas siguientes).

El devenir, no nos engañemos, aunque a primera vista, las primeras cifras económicas de 2017 parezcan positivas y hasta esperanzadoras, no se presenta del todo halagüeño para el sector en el ejercicio que comenzamos.

Anuncios tan recientes como la decisión del Tribunal Superior de Justicia de la UE de ilegalizar el requisito de contar con tres vehículos para acceder a la actividad en nuestro país, traerá consecuencias catastróficas para la actual estructura y composición del sector del transporte.

En próximas semanas abordaremos numerosas reuniones con el Ministerio, el Comité Nacional y CETM para articular medidas que palién la coyuntura a la que nos enfrentamos que nos aboca a la desaparición de empresas, falta de flexibilidad, pérdida de competencia, etc, etc.

Por todo ello, solo podemos referirnos a 2018 como a un nuevo ejercicio con luces y sombras, que intentaremos resumir y comunicar a todos nuestros socios y transportistas asturianos a través de las páginas de esta revista.

Como podéis observar, presenta un formato renovado, nace sobre las bases de "Asetra Press", como revista del "Transporte y la Logística de Asturias" y gana en difusión para llegar a todo el Transporte y a toda Asturias.

A lo largo del año, añadiremos reportajes, entrevistas y fichas técnicas de vehículos, respondiendo a los intereses de nuestros asociados, pero también pensamos en incluir nuevos informes, análisis económicos, de actividad industrial y posicionamiento ante asuntos fundamentales para el desarrollo regional.

Ampliamos, así, horizontes en busca de nuevos públicos, con la única condición de que compartan con nosotros una apuesta decidida por Asturias, como centro neurálgico de primera magnitud en el Sur de Europa. Espero que os guste. ■

**TRANSPORTE de ASTURIAS, nueva
publicación de Asetra para llegar
a todos los profesionales de toda
Asturias**

ENTREVISTA

LAUREANO LOURIDO

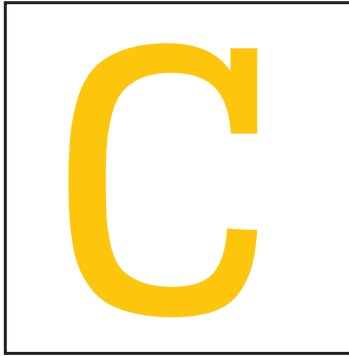
Presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón

El presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón, Laureano Lourido Artime, aboga por recuperar el espíritu de superación y la búsqueda de espacios comunes entre las muchas y diversas sensibilidades que afloran en la región para afrontar los verdaderos retos de futuro que tiene planteados en materia de desarrollo logístico y de infraestructuras de comunicaciones. A su juicio, incluso, esta habitual dificultad para llegar a acuerdos agota y ahuyenta las oportunidades, más allá de lo que pueda hacerlo la falta de grandes equipamientos.

Este ex-capitán de la Marina Mercante expresa también su preocupación por el destino de las centrales térmicas en Asturias, sin las cuales, Puerto de Gijón perdería la cuarta parte de su cifra de negocio y coincide con ASETRA en una decidida apuesta por el desarrollo del área logística que dotará de aún mayor eficiencia al transporte de mercancías repercutiendo favorablemente en la totalidad del tejido industrial de la región.

A portrait of Laureano Lourido, President of the Gijón Port Authority. He is a middle-aged man with glasses, wearing a blue checkered suit and a blue patterned tie. He is sitting at a desk with his hands clasped, smiling at the camera. In the background, there is a model of a ship and some office equipment.

"En Asturias
nos falta
levantar la
vista
y rehuir
el debate
estéril y
cortoplacista"



¿Cómo valora la evolución del Puerto de Gijón durante el año 2017? Sabemos que ha sido bueno en movimiento de mercancías, ¿Podría haber sido mejor? ¿De qué dependería, a su juicio?

Hemos cerrado 2017 con récord histórico de tráfico de mercancías, con 169.000 toneladas más movidas por las terminales que en el 2005, que era el mejor dato hasta la fecha. También prevemos récord en la cifra de negocio y en el beneficio neto, si bien aún estamos cerrando el año contable y todavía no disponemos de los números definitivos.

Como valoración general, sin duda, son datos muy positivos que confirman la buena marcha del Puerto y nos animan a seguir trabajando en la misma dirección.

¿Puede facilitarnos algunos datos más sobre contenedores, graneles, etc.?

Como le adelantaba, cerramos 2017 con récord absoluto en el volumen de toneladas movidas por las terminales: 21.735.137, lo que supo-

ne una subida del 18,51% respecto a 2016.

En concreto, y por ir más al detalle, los graneles líquidos subieron un 10,18% gracias al butano y propano, mientras que los graneles sólidos aumentaron un 23,10%, debido sobre todo a la importación de cereales y a la exportación de cemento, caliza, yeso y escorias, y alcanzaron los 4.669.930 toneladas en 2017. Dentro de este apartado destaca también la cifra de carbón por los muelles comerciales, que creció un 76,3% más.

Por su parte, el crecimiento de la mercancía general –que terminó el año con 1.617.603 toneladas– se debió en buena medida al incremento en las exportaciones de ArcelorMittal (571.000 toneladas más) y al incremento de contenedores (10.578 TEUS más; es decir, un 16,08%) hasta alcanzar los 76.361 TEUS en 2017. Este incremento de contenedores, que movieron en total 909.318 tone-

ladas, fijó también un nuevo máximo en el histórico y está basado en el aumento de la exportación de productos alimenticios y coque, así como en la importación de legumbres.

Asimismo, la EBHI creció un 18,97% respecto a 2016 y cerró el año con 14.549.669 toneladas movidas por la terminal, de las cuales 9.127.496 corresponden a ArcelorMittal y 5.422.173 al carbón térmico.

¿Cuáles son los principales retos que tiene planteados el Puerto de Gijón en 2018?

Una de las líneas de trabajo en la que vamos a profundizar es conectar el puerto de Gijón a corredores europeos. Estamos pensando, por ejemplo, en crear un grupo de trabajo del Corredor Atlántico, en el que estaríamos muy vinculados al criterio del Principado en esta área.

Internamente también me gustaría fortalecer más la integración de todos los departamentos que conforman el Puerto. Tengo la sensación de que, a veces, se trabaja de forma demasiado independiente y creo que es bueno que exista una interrelación para sumar sinergias también dentro de la “casa”.

Lo que finalmente acontezca con el futuro de las centrales térmicas en Asturias, ¿Qué importancia concreta podría tener sobre las cifras del Puerto?

Si se cerrasen las térmicas, dejaríamos de mover en torno a unos cinco millones de toneladas. Es decir, perderíamos la cuarta parte de nuestro negocio. Como dato, sólo para las térmicas partieron 120.957 camiones desde el Puerto en 2017. Y perder eso no sólo afecta a los camioneros, también a toda la economía que se genera en torno a ellos (talleres, gasoil e incluso los sitios donde paran a comer). Es una preocupación que afecta, o debería afectar, a todos los asturianos.



Si se cerrasen las térmicas, dejaríamos de mover en torno a unos cinco millones de toneladas. Es decir, perderíamos la cuarta parte de nuestro negocio”.



Imagen de la "Autoridad Portuaria de Gijón"

A vueltas con la energía, seguimos también con la regasificadora, y otros escenarios de oportunidad que se presentaban positivos para la Autoridad Portuaria. ¿Cuál es ahora mismo el estado de la cuestión?

Está pendiente de solucionarse el problema administrativo, en cuanto salga el real decreto sobre la hibernación. Una vez solucionado eso, la activación comercial sería rápida.

¿Alguna novedad con respecto a la Autopista del Mar?

Estamos ahora, como se sabe, en conversaciones con Baleria, la naviera interesada en operar en la Autopista del Mar, y con Puertos del Estado para continuar avanzando hacia el relanzamiento de la línea.

Hemos ajustado al máximo los costes de escala y confiamos en que la colaboración de Nantes vaya en el mismo sentido. Son muchas las partes que intervienen en el proyecto, por lo que a veces los plazos se dilatan más, desde luego, de lo que a muchos nos gustaría. Se trata de una apuesta fuerte y vamos a aportar todo lo que este en nuestra mano para que pronto pueda ser una realidad.

¿Qué papel podría ocupar el Puerto de Gijón en el nuevo mapa del comercio marítimo internacional?

Según algunas previsiones, 92 puertos europeos podrían quedar colapsados en los próximos cinco años. Ahora mismo las mercancías llegan hasta los puertos del norte y se transportan por carretera hacia el sur.

Cuando esos puertos colapsen, Gijón podría tener su oportunidad e invertir el proceso: que las mercancías lleguen por vía marítima al sur y de ahí se muevan hacia el norte. Por eso es tan importante trabajar en el corto plazo en la conexión de Gijón con los principales corredores europeos.

¿Cómo valora el peso del transporte de mercancías por carretera en Asturias?

Fundamental. Desde luego lo es para nuestra actividad, pero también para la economía en general. De ahí la importancia de que podamos contar con un sector del transporte eficiente que añada competitividad a nuestras empresas.

Desde ASETRA, como bien sabe, seguimos demandando un protagonismo claro para nuestras infraestructuras portuarias, así como el definitivo desarrollo del área logística... ¿Se atisban novedades, a corto plazo?

Es una apuesta compartida de la que me felicito. La logística va a ser, ya lo es en buena medida, uno de los grandes retos de los próximos años, y el proyecto en que estamos implicados –más allá de adecuaciones puntuales– está llamado a facilitar mucho la actividad económica de grandes infraestructuras como el puerto, pero también a dotar de eficiencia el transporte y ello se traduce, como comentaba, en mejoras para todo el tejido empresarial. Como en otras muchas cosas, aquí también debemos ir de la mano.

En las últimas semanas se está procediendo a un obligado saneamiento financiero y a una adaptación comercializadora que, unido a la mejora económica, debería empezar a ofrecer buenos resultados. No olvidemos que hablamos de un gran equipamiento para varias decenas de años.

De no haberlas, ¿De quién sería la culpa, en su opinión, de las

“

El peso del transporte de mercancías por carretera en Asturias es fundamental. Desde luego lo es para nuestra actividad, pero también para la economía en general”.

empresas, de la falta de voluntad política, de escaso entendimiento entre administraciones?

Creo que más que buscar responsabilidades, debemos poner el peso en conseguir el común denominador que nos permita avanzar. Y en esa dirección se están dando pasos importantes que permiten, creo yo, un razonable optimismo. No debemos olvidar que venimos de años muy, muy difíciles.

Usted que conoce otros encla-

ves logísticos europeos, ¿piensa que Asturias tiene mucho que envidiarles? ¿Qué se podría cambiar a corto y medio plazo para posicionarnos definitivamente en ese entorno? ¿Cuáles son nuestros principales competidores? ¿Qué es lo que hacen de forma diferente?

Somos una región periférica en la periferia europea y ello supone ciertos condicionantes y no todos ellos positivos. Algunos son objetivos, como el

que pese al evidente progreso de las infraestructuras, todavía tengamos alguna asignatura pendiente –las conexiones marítimas con Europa son mejorables, aunque no solo ellas– pero también hay elementos subjetivos que debemos modificar en buena medida, como es el incremento de la confianza en que podemos hacer más de lo que hacemos y en que no debemos fiar tanto el futuro en lo que nos aporten los demás, sean estos administraciones o entes privados.

Tenemos acreditada capacidad y buen hacer, por lo que en cuanto nos centremos en lo que de verdad importa y despleguemos todo el potencial del que disponemos, los resultados no le quepa duda que pueden ser muy distintos. Yo tengo la impresión de que muchas veces nos falta levantar la vista y rehuir el debate estéril y cortoplacista que no solo agota sino que ahuyenta oportunidades. Tenemos que buscar los espacios en los que todos podemos sumar, aunque sea –como será– desde diferentes sensibilidades.

Créame que echo mucho más de menos ese espíritu en relación a las comunidades más avanzadas que en grandes equipamientos. Estos, más pronto que tarde, y en la medida en que sean necesarios, los tendremos. Modificar mentalidades, con el apoyo de una formación de excelencia, es más complicado, pero mucho más necesario. ■



Comercial

AlchersAn

Distribuidor Kärcher para Asturias

KÄRCHER

makes a difference



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

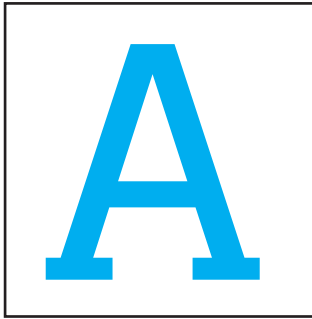
alchersan@asturias.com



SENTENCIA

La justicia europea apoya la **PROHIBICIÓN DEL DESCANSO SEMANAL EN CABINA**

El Tribunal de Justicia de la UE (sala décima), ha emitido el pasado 20 de diciembre una sentencia, respecto al procedimiento de petición de decisión prejudicial sobre la interpretación del reglamento (ce) n.º 561/2006 - artículo 8, apartados 6º y 8º sobre la posibilidad o no de efectuar los períodos de descanso semanales normales en el vehículo.



Ante el Tribunal de Justicia de la UE sobre el litigio de si se puede o no realizar el descanso semanal regular a bordo del vehículo, presentada por el Consejo de Estado belga en febrero de 2016, ante la demanda de un transportista por una sanción en Bélgica, el Tribunal ha tenido en consideración el informe de opinión del Abogado General encargado del tema, coincidiendo en la sentencia con la conclusión vertida por este el 2 de febrero del 2017 en la que opinaba que un conductor no puede tomar en su vehículo los períodos de descanso semanales normales.

OBJETO DEL LITIGIO

La petición se presentó en el contexto de un litigio entre Vaditrans BVBA y el Belgische Staat (Estado belga) «Real Decreto de 19 de abril de 2014», en el que se establece, en particular, una sanción de 1.800 euros que habrán de satisfacer los conductores de camiones que efectúen su período de descanso semanal obligatorio en su vehículo y no en otro lugar.

En estas circunstancias, el Raad van State (Consejo de Estado) planteó, en febrero de 2016, al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales pertinentes.

MARCO LEGAL OBJETO DEL LITIGIO

Derecho de la UE

El artículo 8, apartados 6 y 8, del Reglamento Nº 561/2006 establece:

6. En dos semanas consecutivas, el conductor tomará como mínimo:

- dos períodos regulares de descanso semanal, o:

- un período de descanso semanal regular y un período de descanso semanal reducido de al menos 24 horas. No obstante, la reducción se compensará con

un período equivalente de descanso tomado en bloque antes del final de la tercera semana siguiente a la semana de que se trate.

Un período de descanso semanal comenzará a más tardar al final de seis períodos de 24 horas a partir del final del período de descanso semanal anterior.

8. En los casos en que el conductor opte por hacerlo, los períodos de descanso diarios y los períodos de descanso semanales reducidos lejos de la base podrán tomarse en un vehículo, siempre que disponga de instalaciones adecuadas para dormir para cada conductor y de que el vehículo esté parado. ».

El artículo 19, apartado 1, del Reglamento Nº 561/2006 establece:

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) No 3821/85 y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Dichas sanciones serán efectivas, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias»

Derecho Nacional

Las disposiciones pertinentes de la normativa nacional se establecen en el Real Decreto de 19 de abril de 2014 «Por el que se modifica el Real Decreto de 19 de julio de 2000, relativo a la percepción y depósito de una suma de dinero en la determinación de determinados delitos de transporte de personas y mercancías por carretera» («Decreto impugnado»).

El artículo 2 del Decreto impugnado dispone:

«En el apéndice 1 del anexo 1 del [Real Decreto de 19 de julio de 2000], el apartado c) Los tiempos de conducción y los períodos de descanso se complementan con un punto 8 que dice:

El tiempo de descanso semanal, que es obligatorio en el momento de la inspección, se toma a bordo del vehículo:

- Incumple el Reglamento (CE) Nº 561/2006, el artículo 8, apartados 6 y 8

- Incumple el ERTA, artículo 8.

Sanción de 1.800 euros.

CUESTIONES PREJUDICIALES PLANTEADAS

1. ¿Debe interpretarse el artículo 8, apartados 6 y 8, del Reglamento n.º 561/2006 en el sentido de que los pe-

ródos de descanso semanales [normales] mencionados en el artículo 8, apartado 6, de [este] Reglamento no pueden tomarse en el vehículo?

2. En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión prejudicial, ¿vulnera el artículo 8, apartados 6 y 8, del Reglamento n.º 561/2006, en relación con el artículo 19 de [este] Reglamento, el principio de legalidad penal consagrado en el artículo 49 de la Carta [...] al no prever expresamente las citadas disposiciones de dicho Reglamento la prohibición de disfrutar los períodos de descanso semanales normales mencionados en el artículo 8, apartado 6, de dicho Reglamento en el vehículo?

3. En caso de respuesta negativa a la primera cuestión prejudicial, ¿permite el Reglamento n.º 561/2006 que los Estados miembros establezcan en su Derecho interno la prohibición de disfrutar en el vehículo los períodos de descanso semanales normales mencionados en el artículo 8, apartado 6, de este Reglamento?»

DECISIÓN DEL TRIBUNAL

1. El Tribunal responde a la primera cuestión prejudicial planteada que el artículo 8, apartados 6 y 8, del Reglamento n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que **un conductor no puede tomar en su vehículo los períodos de descanso semanales normales.**

2. El Tribunal estima que el examen de la segunda cuestión prejudicial planteada no ha puesto de manifiesto ningún elemento que pueda afectar a la validez del Reglamento n.º 561/2006 en relación con el principio de legalidad penal establecido en el artículo 49, apartado 1, de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

3. Y por último el Tribunal estima que habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión prejudicial, no procede responder a la tercera cuestión. ■



HOLANDA

SANCIONA EL DESCANSO CON 1.500 EUROS

S

e comunica que la Inspección Holandesa sanciona con 1.500 euros el descanso semanal regular en cabina al no estar contemplado en el Reglamento 561/2006.

El Reglamento N° 561/2006 define el término «**descanso**» como «**cualquier período ininterrumpido en el que el conductor disponga libremente de su tiempo**» y «**período de descanso semanal regular**» como cualquier «**período de descanso de al menos 45 horas**».

"La Inspección de Medio Ambiente y Transporte holandesa impone la prohibición de tomar el período de descanso semanal regular en el vehículo.

La ley prohíbe tomar el período de descanso semanal de 45 horas en el vehículo, sobre la base del Reglamento 561/2006. Cualquier violación de esta prohibición está sujeta a una multa de 1.500 Euros.

Su empleador es responsable de observar esta disposición y de permitirle regresar al lugar donde se encuentra su base o de proporcionarle instalaciones suficientes para descansar. A fin de evitar multas, la Inspección le informa que debe informar a su empleador sobre esta prohibición, lo que le permitirá implementar medidas adecuadas. ■

FUENTE: Díptico publicado en varios idiomas por la Inspección de Medio Ambiente y Transporte holandesa.

ÚLTIMA HORA

La sentencia del TJ europeo sobre los 3 vehículos, disgusta al sector

Los representantes de CETM y ASETRA consideramos un importante retroceso que la reciente sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea haya declarado ilegal el requisito de contar con tres vehículos para acceder a la actividad, lo que a nuestro entender traerá consecuencias dañinas imprevisibles respecto de la actual estructura y composición del sector del transporte.

La eliminación de este requisito propiciará la entrada masiva a la actividad del transporte de nuevos transportistas de manera desordenada, en perjuicio de los transportistas que actualmente operan en el sector del transporte y de la calidad del servicio que prestan corriendo el riesgo de convertirlo en un sector 'sumidero'. Además, el mercado de transportes lleva años en continuo deterioro a causa del desequilibrio existente entre la oferta y la demanda; de la escasa capacidad de negociación que tienen los transportistas a raíz de sus reducidas dimensiones; y del aprovechamiento que las empresas cargadoras hacen de estas circunstancias, en virtud de una mayor fortaleza que les permite establecer, salvo honrosas excepciones, políticas abusivas

especialmente en materia de precios y plazos de pago.

Por otro lado, la posibilidad de acceder libremente al mercado de transporte también afectará a la transmisión de las autorizaciones de transporte en manos de autónomos y micro empresas, lo que va suponer un importante quebranto de su patrimonio empresarial. Por ello, la desaparición de muchas de ellas del mercado (en la actualidad hay en España 82.784 empresas de tres vehículos o menos) puede ser solo una cuestión de tiempo, lo cual además de resultar nefasto en términos de destrucción de tejido empresarial y puestos de trabajo para el sector empresarial del transporte, tendría consecuencias negativas para toda la economía española por la desaparición de la flexibilidad que siempre han aportado este tipo de empresas, así como del servicio de transporte fiable y

eficaz que prestan.

El talón de Aquiles del transporte español de mercancías por carretera siempre ha sido su escasa dimensión empresarial. De hecho, de las 103.859 empresas que operan en el sector, 1.989 empresas tienen más de 25 empleados y solo 644 más de 50.

En este sentido, la concienciación sobre la necesidad de que las empresas de transporte deberían aumentar su dimensión para seguir siendo rentables y eficientes está bastante generalizada.

En la misma línea, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), siempre apoyada por el Ministerio de Fomento, ha defendido históricamente la necesidad de mantener el requisito de los tres camiones para acceder al sector del transporte, vigente en España desde 1.999, con el objetivo de aportar al mercado empresas de transporte más grandes y dotadas de una mayor seguridad jurídica y económica de cara a las relaciones comerciales con sus clientes.

La Sentencia Integra, contra la que no cabe recurso, puedes encontrarla en nuestra web: www.asetra.es ■



MERCANCÍAS

CÁLCULO INDEMNIZACIÓN POR PARALIZACIÓN

A tenor de lo dispuesto en el artículo 22 de la Ley 15/2009 de 11 de noviembre del contrato de transporte terrestre de mercancías, en relación con la Disposición adicional centésima séptima de la Ley 3/2017, de 27 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2017, se fijó el Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples/ día para el año 2017, en la cantidad de 17,93 euros/día.

8

1



2

El IPREM permanecerá congelado al menos durante el inicio del año 2018. En el último Consejo de Ministros del año 2017 se actualizó el salario mínimo con una subida del 4%, pero no se hizo **ninguna mención al IPREM** con lo que en principio este permanecerá congelado al menos hasta que se presenten los Presupuestos Generales del Estado del 2018.

La indemnización que corresponde abonar inicialmente durante el año 2018 por la paralización diaria de un vehículo de transporte de mercancías, es de 35,86 euros/hora, sin que se computen las dos primeras horas y máximo 10 horas diarias, lo que hace un total de **358,6 euros/día**. **El segundo día** la indemnización se incrementará en un 25%, siendo la indemnización por paralización de **44,825 euros/hora y 448,25 euros/día**. Cuando la paralización del vehículo fuera **superior a dos días**, el tercer día y siguientes se abonará un recargo del 50%, siendo la indemnización en este caso de **53,79 euros/hora y de 537,90 euros/día**.

Indemnización máxima por la pérdida o avería de las mercancías transportadas

Salvo declaración de valor o actuación del transportista dolosa o infracción consciente y voluntaria del deber jurídico asumido que produzca daños que, sin ser directamente queridos, sean consecuencia necesaria de la acción, los límites de indemnización por pérdidas o averías de las mercancías son los siguientes:

Para el transporte de mercancías (art. 57 LCTTM) 1/3 del IPREM diario por kilogramo, lo que implica una indemnización máxima de **5,9766 euros/kg**

Para el transporte de mudanzas (art. 76 LCTTM) 20 veces el IPREM diario por metro cúbico para el transporte de mudanzas **358,60 euros/ metro cúbico**. ■

ACTUALIDAD

LA CETM AUMENTA SU LIDERAZGO EN EL COMITÉ NACIONAL DEL TRANSPORTE

El Ministerio de Fomento ha hecho públicos los resultados oficiales del proceso de renovación del Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), para el periodo 2018-2021

En la sección de mercancías por carretera, que estará compuesta por 15 organizaciones, la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) mantiene una mayoría holgada al lograr aumentar su participación hasta los 63,2 votos sobre 125 del total del CNTC, lo que le otorga una representación de casi el 51%.

El CNTC es un órgano consultivo, de colaboración e interlocución sectorial para las Administraciones públicas con competencia sobre materia de transporte, y de manera especial para el Ministerio de Fomento. Su composición se revisa cada 4 años con el objeto de que estén representadas en el mismo las organizaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera con un peso real en el sector. Para ello, las organizaciones empresariales deben acreditar su representatividad ante el Ministerio de Fomento, quién se encarga de contrastar la veracidad de los datos aportados.

La CETM valora positivamente este resultado y mantendrá su actitud de colaboración y de diálogo continuado con todas las organizaciones empresariales del sector y con las Administraciones españolas y europeas.

En total, dentro del proceso de renovación del departamento de mercancías del CNTC, se han presentado organizaciones del sector del transporte y la logística que representaban más de 83.000 empresas, realizándose una encuesta masiva que afectó a más de 49.000 empresas, para contrastar la veracidad de los datos presentados.

Con todo ello, la composición del CNTC para el período

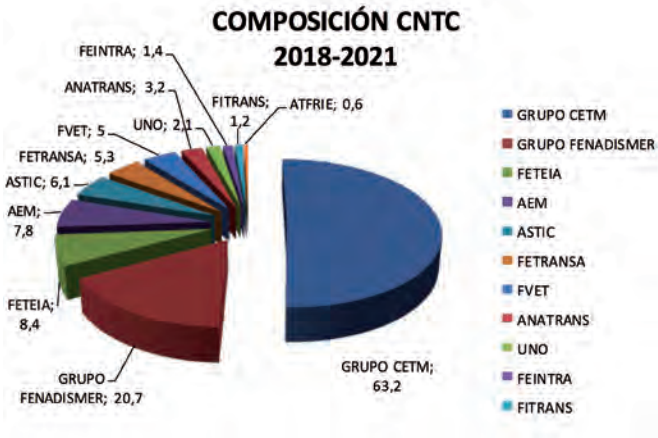


do 2018-2021 ha quedado de la siguiente manera:

VOTOS	2014-2017	2018-2021
CETM (Incluye ACTE y FEDAT)	60,9	63,2
FENADISMER (Incluye ANTID)	19,2	20,7
FETEIA	7,9	8,4
AEM	3,8	7,8
ASTIC	7,6	6,1
FETRANSA	3,9	5,3
FVET	4,2	5
ANATRANS	4,2	3,2
UNO	2,1	2,1
FEINTRA	0	1,4
FITRANS	4,4	1,2
ATFRIE	0,4	0,6
AECAF	4,1	0
FENEAC	1,2	0
LOGICA	1,1	0
TOTAL	125	125

Los resultados del Grupo CETM incluyen los votos obtenidos por nuestras organizaciones miembro ACTE, que ha renovado su mayoría absoluta dentro del Grupo de Estaciones de Transporte con el 91% de los votos, y FEDAT, que se mantiene como organización más representativa del Grupo de Operadores de Transporte de Cargas Completas con el 44% de los votos. ■

DDF



MERCANCÍAS

La Diputación Foral de Guipúzcoa
pone en funcionamiento el

PAGO

en la N-1 y A-15



Con independencia de la oposición presentada por el sector a esta iniciativa de la Diputación Foral de Guipúzcoa y de otras posibles actuaciones que se puedan plantear con respecto a la misma, les informamos sobre la entrada en vigor de la medida y sobre los procedimientos para su aplicación.

AT es un sistema inteligente de pago por circular aplicado a la N-1 y la A-15 por la Diputación Foral de Guipúzcoa que entrará en funcionamiento este 9 de enero de 2018 y será de aplicación a vehículos de transporte de mercancías de más de 3,5 toneladas.

TRAMOS APLICADOS

► **Pórticos 1+2:** "Autopista A-15 Navarra - Gipuzkoa", entre el enlace de Bazkardo en Andoain y su final en el enlace con la AP-8 y GI-41 en Astigarraga.

► **Pórtico 2:** "Carretera N-1 de Madrid a Irún", entre el enlace sur de Andoain y el enlace norte de Andoain.

► **Pórtico 3:** "Carretera N-1 de Madrid a Irún", entre el límite con Navarra en Etzegarate y el enlace sur de Idiazabal.



TARIFAS

PESADOS 1	Peso superior a 3,5t y menor a 12t (MMA).
PESADOS 2	Peso igual o superior a 12t (MMA).

N-1 al paso por Etzegarate	2,36€	2,93€
N-1 al paso por Andoain	0,56€	0,69€
N-1/ A-15 al entre Andoain-Astigarraga	3,20€	3,96€
N-1 / A-15 Astigarraga-Etzegarate	5,56€	6,89€

FORMAS DE PAGO

- Si dispones de TAG compatible VIA-T, no es necesario realizar ningún tipo de registro, bastara con llevar el dispositivo conectado y colocado.
- Para facilitar el pago a los usuarios esporádicos que circulen por las estaciones de cobro de ca-

non de Irún Barrera o Irún Ventas, y para el caso de que el usuario no se de alta en las 24 horas posteriores a realizar el recorrido, el medio de pago empleado para el abono del canon del peaje canalizado será empleado para el abono del recorrido completo por los tramos sujeto a cobro de la A-15, N-I, facilitando a los usuarios no tener que realizar alta alguna.

- Si no dispones de TAG compatible VIA-T deberás registrar tu vehículo/matricula y forma de pago en la web de Bidegi www.bidegi.eus y el registro se producirá de inmediato al introducir correctamente el medio de pago
- Si no dispones de TAG compatible VIA-T podrás realizar también el registro en los KIOSCOS que encon-



internaves

Soluciones en Gestión
de Espacios Industriales

COMPRA VENTA Y ALQUILER ESPACIOS INDUSTRIALES
Empresas | Particulares | Entidades Financieras | Concursos

607 63 01 01
www.internaves.es



trarás en los siguientes emplazamientos:

AP-8: Oiartzun kp/pk 8,000

GI-20: Aritzeta kp/pk 14,800

N-I: Alegia kp/pk 432,500

N-I: Etzegarate kp/pk 406,000.

Al pasar por los pódicos y sin necesidad de parar o reducir la velocidad, se detecta, clasifica y se procede al cobro del vehículo de transporte de mercancías de más de 3,5tn, bien por el dispositivo VIA-T compatible que lleva a bordo o por la lectura de la matrícula.

Si no dispones de un TAG compatible Via-T y has realizado el paso por los pódicos dispones de un plazo máximo de 24 horas después del tránsito para registrarte. Si lo haces con posterioridad se te aplicará el recargo correspondiente al importe del trayecto realizado de acuerdo a lo estipulado en el artículo 9, punto 3 de la Norma Foral 7/2016 (si no se abonase el canon en el momento que se utilizase la infraestructura viaria, se realizarán los trámites pertinentes por parte de la entidad gestora del canon para su cobro, incrementando con un recargo de gestión).

Si pasados dos meses desde la fecha del tránsito sigues sin abonar la deuda, la Diputación Foral de Gipuzkoa procederá a la incoación del expediente sancionador y al cobro de la deuda pendiente mediante el procedimiento de apremio que incluirá un recargo de gestión".

Podrás cancelar la deuda a través de la pasarela de pago segura que encontrarás en la web de www.bidegi.eus.

Tal como se regula en el Decreto Foral Normativo 1/2006, no abonar el canon referido constituye una infracción administrativa. El no abono puntual supone una falta leve cuya sanción oscilan entre los 150 y 1.999€; en caso de reiteración la falta se considera grave y la sanción oscila entre 2.000 y 7.999€. Las reiteraciones de faltas graves puede suponer una falta muy grave con sanciones que van desde los 8.000€ hasta los 150.000€. ■

MVJ/JMQ

COMO FUNCIONA

I.- Primero el sistema detecta al vehículo y mediante un lector laser realiza la clasificación del vehículo.



II.- Al mismo tiempo un lector de matrículas capta la matrícula delantera.



III.- Si el vehículo dispone de un dispositivo TAG (Via T) un sistema de antenas se comunicará con él y lo identificará automáticamente. Si no, se identificará mediante la lectura de las matrículas.



IV.- Finalmente, traspasado el pódico, el sistema captará la matrícula trasera. Una doble lectura que asegura la consistencia de los datos.



V.- Con todos estos datos AT Sistema procederá al cobro del tránsito sin necesidad de que el vehículo se detenga y sin realizar ninguna transacción física.





Como anunciamos en la Circular nº 051-G-17, 140-G-17 y 142-G-17, en relación con la aplicación de la Ley Macron, donde con fecha de 5 de mayo de 2017 el Boletín Oficial de la República francesa, publicó un Decreto por el cual se estableció la obligatoriedad de que ante la certificación de desplazamiento de trabajadores asalariados a Francia, se pagase un montante de 40 € por cada asalariado desplazado.

Según consta en la propia página web de Sipsi, el pago de 40 euros por cada asalariado no será aplicable por el momento, y no entrará en vigor en el futuro próximo por razones legales y técnicas. ■



SAN ROMÁN

ESTACIONES DE SERVICIO
SAN ROMÁN EN
VIELLA, GRANDA
Y SOLOSANCHO (AVILA)







Admitimos
tarjeta
VALCARCE
CLÁSICA

12 céntimos de descuento
con tarjeta SOLRED
a socios de UTA,
CESINTRA Y CETM

15 céntimos de descuento
con tarjeta SOLRED
para los socios de CETM
con precio profesional

www.sanromangarcia.com

Para mas información ponerse en contacto:
Telefonos 985792966 / 985792631 - Email info@sanromangarcia.com

ACTUALIDAD

RECORDATORIO DECLARACIÓN ANUAL GASÓLEO PROFESIONAL



Como todos los años, les recordamos la obligación de presentar la declaración anual del Gasóleo Profesional.

En esta ocasión existe la obligación de presentar la declaración anual del gasóleo Profesional del 2017, dentro del primer trimestre del 2018 (hasta finales de marzo), en la que incluirá, por cada uno de los vehículos de su titularidad que **hayan estado inscritos en el Censo de beneficiarios en el año 2017, el número de kilómetros recorridos a fecha 1 de enero y a 31 de diciembre del año.** Para los vehículos que estén obligados al uso del tacógrafo, dicho dato se obtendrá del mismo.

Cuando los vehículos no hayan pertenecido a los diferentes beneficiarios durante todo un ejercicio, esta relación deberá referirse, exclusivamente, al período de tiempo efectivo de titularidad de los mismos.

El beneficiario con derecho a devolución deberá **presentar la declaración anual de forma obligatoria a través de la Sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, a la que se puede acceder directamente a través del siguiente enlace:**

www.agenciatributaria.gob.es/AEAT.sede/procedimientoini/DL04.shtml

EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DEL GASÓLEO EN SURTIDOR

PRECIO MEDIO DEL GASÓLEO IMPUESTOS INCLUIDOS

DICIEMBRE 2017								
(Céntimos de Euro/Litro)								
Mes	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Enero	99,56	120,16	133,35	136,96	134,21	107,15	93,38	112,82
Febrero	99,37	123,31	134,60	139,38	133,90	113,85	92,70	112,97
Marzo	103,11	128,63	138,46	138,06	132,50	116,83	97,10	111,13
Abril	107,53	129,87	138,31	134,90	132,41	117,45	97,60	111,54
Mayo	109,06	125,68	135,70	132,25	132,27	120,28	102,35	108,53
Junio	108,47	125,96	130,18	133,41	133,06	118,51	105,26	105,35
Julio	108,42	126,47	133,29	135,46	132,55	114,96	103,22	105,18
Agosto	108,64	125,56	139,43	136,51	132,25	108,89	101,66	107,05
Septiembre	109,17	126,92	143,32	138,47	132,14	107,69	102,90	109,04
Octubre	109,57	127,60	141,34	135,51	128,23	106,31	106,44	110,86
Noviembre	111,45	130,70	135,79	134,21	125,26	105,92	105,77	113,28
Diciembre	115,92	129,52	134,73	135,44	114,92	99,49	110,29	113,83
MEDIA	107,52	126,70	136,54	135,88	130,31	111,44	101,51	110,13

TRÁMITES

PUERTO de BARCELONA

NUEVO PROCESO DE ENVÍO TELEMÁTICO DE ÓRDENES DE TRANSPORTE PARA LAS GESTIONES DE TRANSPORTE DE CONTENEDORES POR CARRETERA

El Puerto de Barcelona ha puesto en marcha el nuevo proceso de envío telemático de órdenes de transporte que a partir del próximo 1 de febrero del 2018 será obligatorio para todas las gestiones de transporte de contenedores por carretera en el recinto portuario. Este cambio tiene el objetivo de garantizar la trazabilidad, eficiencia y seguridad de las operaciones.

Con el fin de poder utilizar el nuevo envío telemático de órdenes de transporte, las empresas tienen que haberse registrado previamente. El Puerto de Barcelona ha habilitado un registro para los operadores de transporte terrestre y ha puesto a su disposición un manual de usuario. Asimismo, el Servicio de Acceso Unificado (SAU); el Centro de Identificación (CI-SAU); y Portic atenderán cualquier consulta que quieran hacer los operadores de transporte sobre el nuevo proceso.

Operativa

A partir del 1 de febrero, los operadores de transporte tienen que haberse registrado en la Web de Órdenes de Transporte del Port de Barcelona (<https://registroot.portdebarcelona.cat/#/login>). Esta web específica, además de facilitar el registro de las empresas informa sobre su funcionamiento.

Una vez registrados, los operadores podrán enviar órdenes de transporte a través de los diversos medios telemáticos disponibles:

- La nueva aplicación gratuita Web de Órdenes de Transporte que el Port de Barcelona ha puesto a disposición de todos aquellos operadores de transporte previamente registrados. En esta web las empresas registradas encontrarán el manual de usuario del nuevo proceso de envío telemático.
- Las diferentes aplicaciones habituales de Portic.

Los operadores que ya estaban enviando órdenes de transporte por medios telemáticos –mediante el Port Community System del Port de Barcelona-Portic, por ejemplo– también tienen que registrarse. Para hacerlo tienen que ponerse en contacto con el CI-SAU. Asimismo, y para evitar incidencias, se pide en los operadores de

transporte que planifiquen con tiempo tanto la inscripción previa al Registro de Operadores de Transporte del Port de Barcelona así como el uso habitual de los diversos medios telemáticos habilitados.

Es importante destacar que a partir del próximo jueves, 1 de febrero, las empresas de transporte que no tengan asignada la correspondiente orden de transporte telemática no podrán enviar preavisos a las terminales de contenedores.

Para más información o dudas con respecto a los trámites a llevar a cabo:

Centro de Identificación (CI-SAU)

Avda. Álvarez de la Campa, s/n, planta baja, Edificio TIR
Tel. 932986066
Lu-Vi. de 07:30 h a 20:00 h
centre.identificacio@portdebarcelona.cat

Servicio de Acceso Unificado (SAU)

Edificio Este del World Trade Center, planta baja
Muelle de Barcelona s/n 08039 Barcelona
Tel. 932986000
Lu-Vi. de 08:00 h a 19:00 h
sau@portdebarcelona.cat

Portic

Tel. 935036510
Lu-Vi. de 06:00h en 20:00h y sábados de 9:00h. a 14:00h. ■

JMQ





"Sumarnos a la
potenciación
de la
mentalidad
emprendedora
consolida
nuestro
compromiso
con la empresa
asturiana"

ENTREVISTA

LILIANA VALDÉS FERNÁNDEZ
Gestor de empresas CAJA RURAL

Licenciada en Administración y Dirección de Empresas por la Universidad de Oviedo, y cursando actualmente doctorando sobre sistemas de información contable, Liliana Valdés Fernández, acumula ya más de 17 años pulsando la realidad cotidiana de las empresas asturianas, desde su responsabilidad como Gestor en Caja Rural de Asturias.

En nombre de la entidad financiera alcanzó recientemente un acuerdo de colaboración con nuestra organización para acercar la financiación y la atención personalizada a nuestros asociados, sean autónomos o empresas, con el objetivo último de que ningún proyecto empresarial se quede sin realizar en el sector transporte por falta de financiación.



esúmanos, por favor, los principales contenidos y servicios del acuerdo firmado recientemente entre Caja Rural y Asetra.

Podríamos dividir el contenido del mismo en tres bloques:

El primero recoge los productos y servicios básicos para la operativa diaria, tiene como producto base la "Cuenta Profesional" que ofrece una serie de servicios en condiciones especiales entre los que destacaría los servicios de cobros y pagos como son: el ingreso de cheques gratuitos y la realización de transferencias sin coste. Las tarjetas de débito y crédito; el cambio de domiciliación de recibos gratuitos; y la banca a distancia, para que puedan consultar sus cuentas y hacer las transacciones desde su ordenador o su teléfono móvil en cualquier momento y lugar.

El segundo bloque es el de la financiación e incluye distintas líneas, destinadas tanto a atender sus necesidades de liquidez, por el posible desfase temporal entre cobros y pagos derivados de su actividad, como a la adquisición de sus vehículos, sin lugar a duda el producto estrella en este convenio por sus inmejorables condiciones, con un tipo de interés fijo desde el 1,70% y sin comisiones ni de apertura, ni de amortización anticipada.

Y el tercero dedicado a la gestión de tesorería con productos de ahorro especialmente diseñados para

rentabilizar sus ahorros y puntas de tesorería con la máxima seguridad y transparencia.

¿Cuáles son sus principales destinatarios?

Todos los asociados, autónomos y empresas, a los que buscamos poder atender en todas sus necesidades financieras.

Por nuestra parte hemos puesto el máximo empeño en que el contenido del acuerdo sirva para dar empuje al sector en el desarrollo de su actividad.

¿Qué dos consejos le daría a un joven emprendedor que accede por primera vez a su entidad financiera para solicitar un crédito?

Nuestro objetivo es lograr una adecuada viabilidad económica para el proyecto, que permita al emprendedor tener una estabilidad y continuidad a largo plazo para su empresa. Por ello consideramos esencial respaldar los proyectos desde el inicio colaborando con distintos centros y entidades públicas y privadas que ayudan a los jóvenes a dar forma y solidez a sus ideas, hasta los pasos posteriores cuando necesitan disponer de una serie de productos y servicios financieros adaptados a sus necesida-

des y en condiciones preferentes para poner en marcha el negocio. Creando la línea emprende que desde sus comienzos en el año 2015 ha financiado decenas de proyectos.

¿El crédito ha vuelto a fluir hacia las empresas asturianas?

Nuestro objetivo es que ningún proyecto empresarial viable se quede sin realizar por falta de financiación. Básicamente pretendemos contribuir al desarrollo económico y social de los asturianos. Sumarnos a la potenciación de la mentalidad emprendedora y a nuevos proyectos, creemos consolida nuestro compromiso con la empresa asturiana.

Nuestra obligación también es la búsqueda de alternativas, no solamente somos un proveedor financiero. Debemos realizar propuestas y acompañar a los socios de Asetra en todo el proceso.

Caja Rural ha sido muy conocida y apreciada en el sector agroalimentario asturiano ¿Es posible extender ese prestigio hacia otros sectores económicos de la región? ¿Qué destacaría de Caja Rural para las empresas, cuál es el valor diferencial?

Somos una entidad regional, lo que nos permite conocer el mercado, las necesidades y las aspiraciones de la Pymes y tenemos una oferta a largo plazo adecuada para cada una de ellas, porque sabemos la importancia de la estabilidad en el mundo empresarial. Para eso, la cercanía es fundamental por lo que nuestra atención a las empresas se mantiene desde nuestras sucursales, con gestores que tienen amplios conocimientos y experiencia, apoyados de forma constante desde este departamento.

De esta forma se combina cercanía y especialización, operativa ágil diaria y colaboración estable, rigurosidad y flexibilidad, lo que valoro como una ventaja competitiva y comparativa de nuestra oferta y de nuestra forma de hacer. ■



Nuestro objetivo es que ningún proyecto empresarial viable se quede sin realizar por falta de financiación".

LEGISLACIÓN

AMPLIACIÓN A 2018 DE LOS LÍMITES ESTABLECIDOS PARA PODER TRIBUTAR POR MÓDULOS EN LOS EJERCICIOS 2016 Y 2017

Como ya ha ocurrido en anteriores ocasiones, se ha vuelto a prorrogar el periodo transitorio que regula los límites a efectos de poder tributar “por módulos” en IRPF e IVA. El pasado 30 de diciembre, se publicó el Real Decreto-Ley 20/2017 que mantiene para el año 2018, los mismos límites establecidos para los 2 ejercicios anteriores.

MÓDULOS



De esta manera, PARA EL EJERCICIO 2018, no podrán tributar por la estimación objetiva del impuesto sobre la renta de las personas físicas, aquellos empresarios personas físicas que superen las siguientes cuantías.

- Volumen de rendimientos íntegros en el año inmediato anterior para el conjunto de actividades económicas, excepto las agrícolas, ganaderas y forestales: 250.000 euros.
- Volumen de rendimientos íntegros en el año inmediato anterior que corresponda a operaciones por las que estén obligados a expedir factura cuando el destinatario sea un empresario o profesional que actúe como tal: 125.000 euros.
- Volumen de las compras en bienes y servicios, excluidas las adquisiciones de inmovilizado: 250.000 euros.

Por tanto y con carácter general, los empresarios que no superen una facturación anual de 125.000 euros en 2017, podrán seguir tributando por módulos en 2018.

Ante este importante cambio normativo de última hora, se concede un mes desde la fecha de publicación de la norma (hasta el 31 de enero), para poder presentar la renuncia o revocación a este sistema. No obstante, se matiza que las renunciaciones o revocaciones presentadas durante el mes de diciembre tendrán plena validez. ■

SALARIO MÍNIMO INTERPROFESIONAL PARA 2018



En el Boletín Oficial del Estado de 30 de diciembre de 2017, se publicó el Real Decreto 1077/2017, de 29 de diciembre, por el que se fija el salario mínimo interprofesional para 2018: <https://www.boe.es/boe/dias/2017/12/30/pdfs/BOE-A-2017-15848.pdf>.



Las cuantías para el año 2018 suponen un incremento del 4 por ciento respecto de las vigentes en 2017: **24,53 euros/día o**

735,90 euros/mes, según que el salario esté fijado por días o por meses. En el salario mínimo se computa únicamente la retribución en dinero, sin que el salario en especie pueda, en ningún caso, dar lugar a la minoración de la cuantía íntegra en dinero de aquél.

Este salario se entiende referido a la jornada legal de trabajo en cada actividad, sin incluir en el caso del salario diario la parte proporcional de los domingos y festivos. Si se realizase jornada inferior se percibirá a prorrata.

A efectos de la aplicación de la compensación y absorción establecida en el Estatuto de los Trabajadores, no podrá considerarse una cuantía anual inferior a 10.302,60 euros.

Los **trabajadores eventuales y temporeros** cuyos servicios a una misma empresa no excedan de ciento veinte días percibirán, conjuntamente con el referido salario mínimo, la parte proporcional de la retribución de los domingos y festivos, así como de las dos gratificaciones extraordinarias, a razón del salario de 30 días en cada una de ellas, sin que en ningún caso la cuantía del salario profesional pueda resultar inferior a 34,85 euros por jornada legal en la actividad. Asimismo, estos trabajadores percibirán, conjuntamente con el salario mínimo, la parte proporcional de éste correspondiente a las vacaciones legales mínimas en los supuestos en que no existiera coincidencia entre el período de disfrute de las vacaciones y el tiempo de vigencia del contrato.



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



El salario mínimo de los **empleados de hogar** que trabajen por horas en régimen externo se establece en 5,76 euros por hora efectivamente trabajada.

Teniendo en cuenta el incremento tan elevado y excepcional que ha experimentado el salario mínimo interprofesional, el Real Decreto contempla, mediante dos disposiciones transitorias, las siguientes **reglas para la no aplicación de las nuevas cuantías** del salario mínimo:

Primera: En los convenios colectivos:

Salvo que las partes legitimadas acuerden la aplicación de las nuevas cuantías del SMI, serán de aplicación durante 2018 las cuantías del SMI de 2016 incrementadas en un dos por ciento, a los convenios vigentes que a 1 de enero que utilicen el salario mínimo interprofesional como referencia para determinar la cuantía o el incremento del salario base o de complementos salariales.

En los convenios que entraron en vigor después de 1 de enero de 2017, cuando utilicen el salario mínimo interprofesional como referencia para determinar la cuantía o el incremento

del salario base o de complementos salariales, les seguirá siendo de aplicación la cuantía del SMI para 2017, salvo que las partes legitimadas acuerden otra cosa.

Lo dispuesto en los dos apartados anteriores se entiende sin perjuicio de que deban ser modificados los salarios establecidos en convenio colectivo inferiores en su conjunto y en cómputo anual a las cuantías del SMI vigente en cada momento en la cuantía necesaria para asegurar la percepción de dichas cuantías.

Segunda: En las referencias contenidas en normas no estatales y relaciones privadas:

Las nuevas cuantías del SMI no serán de aplicación a las normas vigentes a 1 de enero de 2018 de las comunidades autónomas, las ciudades de Ceuta y Melilla y las entidades de la Administración local que utilicen el SMI como indicador o referencia del nivel de renta para determinar la cuantía de determinadas prestaciones o para acceder a determinadas prestaciones, beneficios o servicios públicos, salvo disposición expresa en contrario de las propias comunidades autónomas, de las ciudades de Ceuta y Melilla o de

las entidades que integran la Administración local.

Las nuevas cuantías tampoco serán de aplicación a cualesquiera contratos y pactos de naturaleza privada vigentes a 1 de enero de 2018 que utilicen el SMI como referencia a cualquier efecto, salvo pacto en contrario de las partes afectadas.

En los dos supuestos anteriores, y salvo disposición o acuerdo en contrario, la cuantía del SMI se entenderá referida durante 2018 a la vigente en 2016, incrementada en el mismo porcentaje en que se incremente el indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM) para 2018, respecto de las normas no estatales y contratos de naturaleza privada que estuvieran vigentes a 1 de enero de 2017, y a la vigente en 2017 respecto de las normas no estatales y contratos de naturaleza privada que entraron en vigor o se celebraron después de 1 de enero de 2017.

Asimismo, lo dispuesto se entiende sin perjuicio de que deban ser modificados los salarios establecidos en contratos o pactos de naturaleza privada inferiores en su conjunto y en cómputo anual a las cuantías del SMI vigente en cada momento en la cuantía necesaria para asegurar la percepción de dichas cuantías. ■





ACTUALIDAD EMPRESARIAL

Nombramiento

BELARMINO FEITO, NUEVO PRESIDENTE DE FADE

El fundador de la empresa Asturfeito, Belarmino Feito (Somiedo, 1965), ha sido elegido nuevo presidente de la Federación Asturiana de Empresarios (Fade), tras imponerse en las urnas al candidato impulsor del Grupo Baldajos, Alejandro Díaz. Feito consiguió 279 votos frente a los 172 de Alejandro Díaz, convirtiéndose así en el octavo portavoz de la patronal asturiana en sus más de 40 años de historia. El somedano sucede en el cargo al presidente de GAM, Pedro Luis Fernández.

En sus primeras intervenciones públicas como presidente de FADE, Belarmino Feito ha agradecido los muchos apoyos recibidos durante el periodo electoral animando a los empresarios a recuperar la confianza en Fade, "que es vuestra casa y la de todos los empresarios".

El pasado martes, día 13, el presidente dio a conocer los nombres de María Calvo, Guillermo Ulacia, José Luis Álvarez Almeida y Carlos

Paniceres (Transinsa) como nuevos vicepresidentes de la federación, en tanto, Ovidio de la Roza, presidente de Asetra, vuelve como vocal al Consejo Ejecutivo de la patronal regional.

Belarmino Feito ha sido Presidente y fundador de ASTURFEITO; Presidente del Club de Empresarios de ASTUR manager, Vicepresidente de FEMETAL, y Consejero de la Sociedad de Garantía recíproca, ASTURGAR.

Fue precoz y visionario en su carrera profesional que inició a los 16 años como aprendiz, una formación que, en paralelo, completaba con estudios de maestría industrial. Hombre inquieto pero muy reflexivo, inició su aventura empresarial con tan solo 24 años, pues entendía que había formulas más eficaces de hacer las cosas apostando por la innovación como el mejor camino para seguir creciendo profesional y empresarialmente.

En esa línea, allá por 1989, pone en marcha ASTURFEITO, una forma diferente de hacer empresa, de gestionar, de trabajar...rompiendo con la cultura empresarial y profesional heredada, en tan solo 40 m2, en el centro de Oviedo. •



Renovación

GEFCO RENUEVA SU IMAGEN CORPORATIVA

GEFCO ha renovado su imagen de marca con nuevo logo y nueva firma corporativa.

Su nueva imagen de marca, bajo el nombre, Partners, unlimited, refleja la ambición del Grupo por reforzar su cooperación con socios y clientes para crear más valor a lo largo de toda la cadena de suministro.

En los próximos años, GEFCO perseguirá el crecimiento a través de la expansión internacional y la innovación. La empresa ha desarrollado nuevas actividades, como GEFCO Industrial Services, que gestiona operaciones de montaje de subconjuntos modulares de alto valor en las plantas de fabricación de sus clientes.

GEFCO ha diversificado su cartera de clientes en el mercado de la logística de vehículos y se ha abierto a otros sectores industriales. Estos nuevos sectores (aviación, industria pesada, energía, ciencias de la vida y la salud,



Partners, unlimited

moda, gran consumo, alimentos, electrónica, etc.) representan actualmente aproximadamente un tercio de los ingresos de GEFCO. •

Novedades

SCANIA PRESENTA eHIGHWAY EN SUECIA

Un sistema que habilita la circulación de los camiones de carga por una autopista eléctrica.

En el proyecto eHighway, presentado recientemente por Scania, los vehículos de mercancías se alimentan de la red de electricidad gracias a un sistema de catenaria similar al que ya se utiliza en las vías de tren o el tranvía.

eHighway se acaba de inaugurar en un tramo de dos kilómetros de la autopista E16, al norte de Estocolmo. El ingeniero jefe del Departamento de Movilidad de Siemens, Roland Edel, afirmó que "la eHighway es dos veces más eficiente que los motores convencionales de combustión interna. Nuestra innovación consiste en alimentar a los camiones con la energía que viene de las líneas eléctricas". El sistema tiene una eficiencia del 80% y, además, cada vez que el

conductor frena alimenta la red eléctrica con la energía cinética que se libera.

Esta propuesta prevé, a diferencia de los autobuses eléctricos, que los camiones puedan desconectarse de la red cuando quieran para adelantar a otro camión, empleando el motor diésel a una velocidad máxima de 90 km/h, gracias a los sensores que activan el mecanismo articulado que llevan en la parte superior del vehículo. •



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 S.L.

Remasal

Avda. Gijón n° 78, 33460-Avilés

T.: 985 550 333

F.: 985 547 103

www.remasal.es

talleres.remasal@rediveco.com

TALLER AUTORIZADO IVECO, servicio multimarca de diagnóstico y reparación. Mecánica general, electricidad, electrónica, tacógrafos analógicos y digitales, chapa y pintura, pre-ITV y traslado del vehículo para pasar la ITV.

Taller oficial: **IVECO** **Kalmar** **WABCO** **ZE**



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



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



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

TALLER MULTIMARCA

Mecánica, electricidad, electrónica, chapa, pintura, limitadores, vehículos industriales, turismos, plantilla chasis, tacógrafos analógicos y tacógrafos digitales multimarca.



VEHÍCULOS

VEHINSA



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

RENAULT TRUCKS T
CAMIÓN DEL AÑO EN ESPAÑA 2014



**ANÚNCIATE
EN ESTA SECCIÓN**

DESDE

125

euro/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

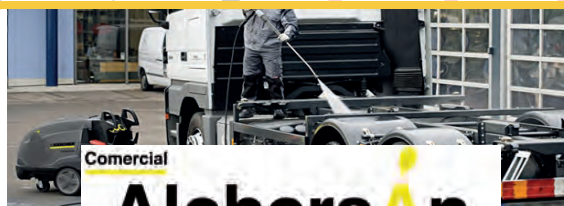
667 65 35 17 / 667 65 35 18

tallerdeinyeccionespiritasant@gmail.com

33010- Oviedo



SERVICIOS AL TRANSPORTE



Comercial

AlchersAn
Distribuidor Kärcher para Asturias
KÄRCHER

makes a difference

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



RECAMBIOS Y ACCESORIOS



NEUMÁTICOS
FANJUL

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

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



SERVICIOS EMPRESARIALES



Ascor

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

Uría, 40, 1º
33003 Oviedo

Tel.: 985224398

Fax: 985225856

oviedo@ascorseguros.com

Menéndez Valdés, 11, 1º C
33201 Gijón

Tel.: 985353224

Fax: 985348508

gijon@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:



folletos redes
eventos **web** logotipos
revistas
comunicación

leaders
+ COMUNICACIÓN

www.leaderscomunicacion.com
T 985 22 00 19





ASCOR
CORREDURÍA DE SEGUROS, S.A.

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

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

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

www.ascorseguros.com

POLIZA DE GRUPO ASETRA
para auto-camiones

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

**PLAN DE PROTECCIÓN ESPECIAL
PARA AUTÓNOMOS**

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

SEGURO MULTIRRIESGO EMPRESA
para

- Naves industriales
- Locales de negocio
- Oficinas

CONVENIO COLECTIVO DEL SECTOR

**PROGRAMA ESPECIAL
DE SEGUROS
ASETRA**

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